




3 1761 11650625 4



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506254>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 32

Wednesday, March 15, 1995
Halifax, Nova Scotia

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 32

Le mercredi 15 mars 1995
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national marine sector

WITNESSES:

(See back cover)

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du secteur maritime au Canada

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 15, 1995
(41)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:31 o'clock a.m. this day, in the Rooms Mariner 4 & 5 of the World Trade Centre, in Halifax (Nova Scotia), the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes and Anna Terrana.

Other Members present: Ron MacDonald.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Department of Transportation and Communications, Province of Nova Scotia: Don J. MacDougall, Director, Transportation Planning and Policy. From the Halifax Port Corporation: David Bellefontaine, President and CEO; Merv Russell, Chairman of the Board; Patricia McDermott, Vice-President, Marketing. From the Metropolitan Halifax Chamber of Commerce: Dr. Mary Brooks, Chair, Transportation Committee; Nancy Conrad, Policy Manager. From Secunda Marine Services Ltd.: Graham Curren, Vice-President, Marketing. From the Province of Nova Scotia: George Archibald, M.L.A. (Economic Development Critic). From the Company of Master Mariners of Canada: Captain Angus McDonald, Councillor. From the Atlantic Pilotage Authority: Captain C.R. Worthington, Chairman; Captain Tom Sellers, Director of Operations; Mike McGrath, Treasurer. From Nova Scotia Marine Pilots: Alexander L. MacIntyre, Pilot; Andrew Rae, Pilot; Terry Pittman, Pilot. From the Halifax-Dartmouth Port Development Commission: John Gratwick, Chairman. From Halifax Shipping Association: James Stoneman, Director; Fritz King, Atlantic Container. From the Nova Scotia Department of Agriculture and Marketing: David Robinson, Economist. From Nova Scotia Federation of Agriculture: Lloyd Evans, Executive Member; Elke Jukes, Canadian Feed Industry Association (Atlantic Division).

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (See *Minutes of Proceedings and Evidence*, dated February 7, 1995, Issue No. 21.)

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:25 o'clock p.m., the meeting was suspended.

At 2:00 o'clock p.m., the meeting resumed.

The witnesses made statements and answered questions.

At 4:57 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ELLEN SAVAGE

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 15 MARS 1995
(41)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 8 h 31, dans les salles 4 et 5 du World Trade Centre, à Halifax (Nouvelle-Écosse), sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes et Anna Terrana.

Autre député présent: Ron MacDonald.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du ministère des Transports et Communications de la Nouvelle-Écosse: Don J. MacDougall, directeur, Politique et Planification des transports. De la Société du port de Halifax: David Bellefontaine, président et directeur général; Merv Russell, chef de la direction; Patricia McDermott, vice-présidente, Marketing. De la Chambre de commerce de la région de Halifax: Mary Brooks, présidente du Comité des transports; Nancy Conrad, gestionnaire, Politique. De «Secunda Marine Services Ltd.»: Graham Curren, vice-président, Marketing. De la Nouvelle-Écosse: George Archibald, membre de l'Assemblée législative (Critique en matière de développement économique). De «Company of Master Mariners of Canada»: Capitaine Angus McDonald, conseiller. De l'Administration de pilotage de l'Atlantique: Capitaine C.R. Worthington, président; Capitaine Tom Sellers, directeur des opérations; Mike McGrath, trésorier. De «Nova Scotia Marine Pilots»: Alexander L. MacIntyre, pilote; Andrew Rae, pilote; Terry Pittman, pilote. De la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth: John Gratwick, président. De la «Halifax Shipping Association»: James Stoneman, directeur; Fritz King, «Atlantic Container». Du Ministère de l'Agriculture et du Marketing de la Nouvelle-Écosse: David Robinson, économiste. De la Fédération de l'Agriculture de la Nouvelle-Écosse: Lloyd Evans, membre de la direction; Elke Jukes, «Canadian Feed Industry Association» (Division de l'Atlantique).

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (Voir les *Procès-verbaux et témoignages* du 7 février 1995, fascicule n° 21).

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 25, le Comité suspend ses travaux.

À 14 heures, le Comité reprend ses travaux.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 16 h 57, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, March 15, 1995

• 0834

The Chairman: Good morning, everyone. We have several witnesses to hear today, so pursuant to Standing Order 108(2), our committee will continue its consideration of the Canadian marine issues here in Halifax, Nova Scotia. As indicated in the study's terms of reference, our analysis will include an examination of the port system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canadian Coast Guard.

This is the first comprehensive Canadian marine study ever conducted by federal authorities. Consequently, our work has both political and historic significance. Our study has five key objectives: one, identifying key competitive challenges; two, defining essential federal roles and services; three, developing options to reduce subsidies and examine various commercialization options; four, obtaining regional views on priorities, issues, and solutions; and five, building a consensus on those solutions, future directions, and development of a comprehensive national marine strategy.

• 0835

The port of Halifax is an extremely important part of the Canadian marine system. Strategically, Halifax's facilities are only a short distance from the Great Circle route between Europe, the Mediterranean, and North America's east coast container ports. As I understand it, the port of Halifax is the only port on the east coast of Canada capable of accommodating large container ships.

Throughout the course of these proceedings, I'm sure our witnesses will provide us with additional insight into key marine activities in and around Halifax and throughout the province of Nova Scotia.

I should mention that these proceedings are being recorded and translation devices are available for anyone who needs them. They're just outside the door.

I have the unenviable task of ensuring that we all stay on time and on schedule. Witnesses are asked to keep their presentations to not more than 15 minutes. My colleagues are asked to keep their questions short and to the point, Comuzzi.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. MacDonald (Dartmouth): We take the lead from the chair.

The Chairman: I would also like to remind everyone that smoking is not permitted in the committee room.

Joining the regular committee members of the House of Commons standing committee today is the honourable member for Dartmouth, Ron MacDonald, who, in addition to his duties as a keen constituency representative, is a fellow chairman of the committee on fisheries and oceans.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 15 mars 1995

Le président: Bonjour à tous. Aujourd'hui, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le comité poursuit son étude du secteur maritime au Canada. Nous sommes à Halifax, en Nouvelle-Écosse, où nous accueillons plusieurs témoins. Le mandat qu'on nous a confié précise que notre analyse portera sur le réseau portuaire, les services de pilotage, la Voie maritime du Saint-Laurent et la Garde côtière canadienne.

C'est la première fois que les autorités fédérales entreprennent une étude aussi exhaustive du secteur maritime au Canada. Par conséquent, notre tâche revêt une importance tant historique que politique. Les objectifs de notre étude sont au nombre de cinq: premièrement, repérer les grands défis sur le plan de la concurrence; deuxièmement, définir les services et les rôles essentiels du gouvernement fédéral; troisièmement, offrir des suggestions pour réduire les subventions et examiner diverses possibilités de commercialisation; quatrièmement, obtenir le point de vue des intéressés dans les régions quant aux priorités, aux problèmes et aux solutions; et cinquièmement, tenter d'obtenir un consensus quant aux solutions, aux orientations à venir et à l'élaboration d'une stratégie maritime nationale globale.

Le port de Halifax est un élément capital du réseau maritime canadien. La position stratégique des installations de Halifax place le port à proximité de l'arc de grand cercle situé entre l'Europe, la Méditerranée, et les ports à conteneurs de la côte est de l'Amérique du Nord. On me dit que le port de Halifax est le seul port de la côte est du Canada capable d'accueillir de gros porte-conteneurs.

Tout au long de nos audiences, je suis sûr que nos témoins nous donneront d'autres renseignements sur les principales activités maritimes dans la région de Halifax et ailleurs dans la province de Nouvelle-Écosse.

Nos délibérations sont enregistrées et des écouteurs pour l'interprétation sont à la disposition de ceux qui en ont besoin. Vous les trouverez à l'extérieur de la salle.

Il m'incombe la tâche peu enviable de m'assurer que nous respectons notre horaire. Je demanderais aux témoins de respecter le temps qui leur est imparti, soit un maximum de 15 minutes. À mes collègues, je demanderais de poser des questions brèves et précises. Je dis cela un peu pour mon collègue Comuzzi.

Des voix: Oh, oh!

M. MacDonald (Dartmouth): C'est vous qui donnez l'exemple, monsieur le président.

Le président: Je voudrais également rappeler à tous qu'il n'est pas permis de fumer dans la salle.

Aux membres réguliers du Comité permanent de la Chambre des communes, s'ajoute aujourd'hui l'honorable député de Dartmouth, Ron MacDonald, qui, outre ses fonctions de représentant amène, exerce celles de président du Comité des pêches et océans.

[Texte]

Mr. MacDonald: We haven't been very busy there at all lately.

The Chairman: No, it's been a quiet time at Fisheries and Oceans.

Welcome, Ron. Your input into this committee will be most valuable and we appreciate your being with us here today.

We'll proceed to our first witness. I invite Don MacDougall to the table. Colleagues, Don is the director of transportation planning and policy for the Department of Transportation and Communications.

Welcome, Mr. MacDougall. When you're comfortable, please begin with your presentation.

Mr. D.J. MacDougall (Director, Transportation Policy Division, Department of Transportation and Communications, Government of Nova Scotia): Good morning.

Richie Mann, my minister, expresses his regrets for being unable to be here this morning. I'm going to read his presentation. I'll be using the word "I". It won't mean me; it will mean Mr. Mann. We didn't have time to revise the presentation. You all have copies of that presentation in front of you.

On behalf of the Province of Nova Scotia and all Nova Scotians, I welcome the members of the House of Commons Standing Committee on Transport to the port of Halifax. Your review of marine policy issues is very opportune and timely. I hope you will not hesitate to recommend radical changes where they are necessary or warranted.

The federal government's terms of reference ask this committee to examine four sectors: the port sector, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canadian Coast Guard. I will be providing comments on each of these four areas.

When discussing the port sector, I would first like to give you a greater appreciation of the role played by the port of Halifax in the national economy. As only one of your committee members is from this region—plus you have a second guest from this region—your members may not have a full appreciation of the significance of the port of Halifax to the region and to the nation as a whole.

We sometimes stress the impressive employment numbers, both direct and spin-off jobs, that the port is responsible for in the Halifax metropolitan area. I am sure you will hear more about this from both the Halifax-Dartmouth Port Development Commission and the Halifax Port Corporation during their respective presentations. The numbers are certainly significant, and I do not underestimate their impact for a single minute.

Equally striking is that the port of Halifax moves more Canadian container cargo than any other port in eastern Canada, including the port of Montreal. In fact, approximately 60% of Halifax's container cargo originates from or is destined to markets in Ontario and Quebec.

[Traduction]

M. MacDonald: Les choses sont très calmes sur ce front depuis quelque temps.

Le président: En effet, on n'a pas beaucoup entendu parler de pêches récemment.

Bienvenue, Ron. Votre participation aux travaux du comité nous sera très précieuse et nous sommes ravis de vous accueillir aujourd'hui.

Nous allons maintenant entendre notre premier témoin. J'invite Don MacDougall à s'approcher. Chers collègues, Don est directeur de la politique et de la planification en matière de transport au ministère des Transports et des Communications.

Bienvenue, monsieur MacDougall. Vous pourrez commencer dès que vous serez prêt.

M. D.J. MacDougall (directeur, Division de la politique en matière de transport, ministère des Transports et des Communications, gouvernement de la Nouvelle-Écosse): Bonjour.

Richie Mann, mon ministre, vous prie de l'excuser car il n'a pas pu venir ce matin. Je vais vous lire son exposé. Quand j'utiliserai le mot «je», ce ne sera pas moi, ce sera M. Mann. Nous n'avons pas eu le temps de revoir le texte. Vous avez des exemplaires du texte sous les yeux.

Au nom de la province de la Nouvelle-Écosse et de tous les habitants de la province, je souhaite la bienvenue aux membres du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, qui nous rendent visite ici dans le port de Halifax. Vous avez choisi un moment tout à fait opportun pour revoir toute la question de la politique maritime. J'espère que vous n'hésitez pas à recommander des modifications radicales si elles sont justifiées et nécessaires.

Le gouvernement fédéral a donné au comité le mandat d'examiner quatre secteurs: les ports, les services de pilotage, la Voie maritime du Saint-Laurent et la Garde côtière du Canada. Je vais aborder chacun de ces secteurs.

À propos des ports, je souhaiterais vous donner des explications supplémentaires quant au rôle que le port de Halifax joue dans l'économie nationale. Un seul membre de votre comité représente cette région—outre votre membre invité—et il se peut que les autres membres du comité ne comprennent pas entièrement l'importance capitale du port de Halifax pour la région, pour le pays tout entier.

Parfois, nous citons des chiffres impressionnants sur les emplois, directs et indirects, attribuables à l'existence du port dans la région de Halifax. Je suis sûr que d'autres témoins, les représentants de la Commission de développement portuaire de Halifax-Dartmouth et ceux de la société du port de Halifax, vous parleront davantage de cet aspect. Ces chiffres ne sont certainement pas négligeables et je ne voudrais pas les sous-estimer un seul instant.

Ce qui est aussi frappant, c'est que le port de Halifax accueille plus de marchandises transportées par conteneurs que tout autre port de l'est du Canada, y compris le port de Montréal. En fait, quelque 60 p. 100 du fret-conteneur du port de Halifax provient des marchés de l'Ontario et du Québec ou y est destiné.

[Text]

I firmly believe, however, that the overriding critical contribution made by the port of Halifax to this region is the tremendous opportunity it provides our Atlantic region exporters and importers to directly access and compete in the global marketplace. Trade is fundamental to our future, and increasingly this will mean finding previously untapped foreign markets in which to sell our goods and services.

If the port of Halifax is to retain its key position as a mainland port of call on many of the world's shipping routes, an effective, timely, and competitive inland rail service is absolutely vital. When choosing a port of call international shipping lines are not simply interested in what the port has to offer, but rather are interested in the total package, including the competitive strengths of both the port and the inland rail connection. This is an area in which the Halifax Port Corporation may have to get involved to an even greater extent with CN North America in the coming years.

As well, the port must be given more autonomy and independence to make its own decisions with regard to major capital investments, marketing, cargo incentive programs, and so forth. In essence this is what was called for in the provincial government's task force on the future of the port of Halifax in 1992, and again in 1993. We continue to believe that this represents the wave of the future. Other major Canadian ports such as Vancouver and Montreal and other local port corporations are likely in a similar situation.

A shipping line is not interested in what the Canadian port system has to offer, but rather is interested in the attributes and advantages of a particular port. We therefore believe a reasonable argument can be made that Ports Canada serves no useful purpose for these ports and should be disbanded, or alternatively, should become part of new port management structure for the remaining smaller ports.

The federal government needs to provide these major ports with tools to do the job effectively. As one suggestion, these ports could be provided with a management structure similar to the harbour commission structure now in operation at a few locations in Canada. Another alternative is a structure being put in place with local airport authorities and more recently Canadian airport authorities, under the federal government's recent initiatives in this area.

Both of these alternatives allow for greater autonomy and timely response to individual opportunities and potential problems, as well as providing better local representation on the board of directors. We believe movement toward either model would be a positive development for Canada's major ports and would produce meaningful economic benefits for the nation in the long term.

For the smaller ports in the system, we believe they should be placed under a single federal management structure. Such ports would most likely include a few of those remaining in the Ports Canada family, perhaps a harbour commission port or

[Translation]

Toutefois, je suis convaincu que la contribution la plus capitale du port de Halifax à l'économie de la région tient au fait qu'il offre aux importateurs et exportateurs de la région de l'Atlantique la possibilité d'accéder directement aux marchés mondiaux pour y livrer concurrence. Le commerce est essentiel pour notre avenir et de plus en plus, il faudra pour le maintenir, trouver de nouveaux marchés étrangers où écouler nos biens et services.

• 0840

Pour que le port de Halifax conserve sa position clé de port continental où font escale un grand nombre de navires océaniques, il faut absolument pouvoir compter sur un service ferroviaire efficace, opportun et concurrentiel. Les compagnies de navigation internationales, quand elles choisissent de faire escale dans un port, ne se soucient pas tant de ce que le port a à offrir que d'un ensemble de services, où comptent énormément parmi les éléments en jeu, les correspondances entre le service ferroviaire et le port. Sur ce plan, la société du port de Halifax devra sans doute accroître sa participation au cours des années à venir avec CN-Amérique du Nord.

En outre, le port doit disposer de plus d'autonomie et d'indépendance pour prendre ses propres décisions sur le plan des grands projets d'immobilisation, du marketing, des programmes destinés à faire augmenter le fret, etc. C'est fondamentalement ce que le rapport du groupe de travail du gouvernement provincial sur l'avenir du port de Halifax préconisait en 1992, et de nouveau en 1993. Nous continuons de penser que c'est là que réside la clé de notre avenir. D'autres grands ports canadiens comme Vancouver et Montréal, et d'autres sociétés portuaires locales sont probablement dans la même situation.

Une ligne de navigation ne s'intéresse pas tant à ce que le réseau portuaire canadien a à offrir qu'aux attributs et aux avantages d'un port donné. Nous pensons donc qu'on pourrait sans trop se tromper dire que Ports Canada n'est d'aucune utilité pour ces ports-là et qu'on devrait démanteler cette société ou encore la transformer pour qu'elle soit intégrée à la nouvelle structure de gestion des petits ports.

Le gouvernement fédéral doit donner aux grands ports les outils nécessaires à leur efficacité. Voici une suggestion: ces ports pourraient être gérés en vertu d'une structure semblable aux commissions portuaires qui existent dans certains endroits au Canada. On pourrait songer également à une administration locale qui regrouperait ports et aéroports puisque le gouvernement fédéral a pris récemment des initiatives dans le domaine des aéroports.

Dans les deux cas, les ports jouiraient d'une plus grande autonomie et pourraient répondre de façon plus opportune soit quand une occasion se présenterait, soit quand un problème se poserait, et on pourrait ainsi bénéficier d'une meilleure représentation locale au conseil d'administration. Nous pensons que dans un cas comme dans l'autre, les grands ports canadiens auraient beaucoup à y gagner et que le pays tout entier pourrait en tirer à long terme des avantages économiques non négligeables.

Pour ce qui est du réseau des petits ports, nous pensons qu'ils devraient être chapeautés par une structure de gestion fédérale unique. Parmi les ports de cette catégorie, on en retrouvera sans doute quelques-uns qui restent de la famille de

[Texte]

two—although this is unlikely—and numerous existing Transport Canada public harbours and ports. Such a single management regime for these ports should produce both efficiencies and equality of treatment across the port system.

With respect to pilotage, the present Pilotage Act mandates the four pilotage authorities in Canada to be self-sufficient. Your committee's terms of reference notes that despite this requirement, almost \$50 million in public funds have been injected to support pilotage over the past 20 years.

I urge this committee to compare the various pilotage authorities. You will see that the crux of the problem does not lie with either the Atlantic or Pacific pilotage authorities, or even with the Great Lakes Pilotage Authority for the most part, but rather with the losses incurred by the Laurentian Pilotage Authority.

Given that the port of Halifax must compete with the port of Montreal and that the Laurentian Pilotage Authority has been much more heavily subsidized by the Canadian taxpayer over the years, one can make a case that shipping lines using the port of Halifax bear an inequitable burden for pilotage costs in comparison with those calling at the port of Montreal. In essence, Halifax is placed at a competitive disadvantage.

As you may be aware, the federal government is in the process of turning over the operation of this country's air navigation system to a not-for-profit corporation, with substantial representation from the users of the system on the corporation's board of directors. It is my understanding that this transfer process is moving forward rather quickly, with the objective of having the new system in operation by April 1, 1996.

Such an alternative may represent a very appealing opportunity for the pilotage authorities as well. Although a number of the shipping lines using the system are foreign owned, most have Canadian-based offices with Canadian-based residents who could serve on such a board. As well, there are numerous domestic users, including the ports themselves, who should be represented on the board.

In addition, other marine services, such as the vessel traffic management system currently operated by the coast guard, might be brought under the auspices of the new pilotage corporations. Of course, this would have to be examined in detail before such a step is undertaken to ensure there are cost efficiencies to be achieved in either administration or operations or both.

When comparing the benefits of such a not-for-profit corporation, one might wish to examine it in comparison with not only the existing crown corporation model, but also with a privatized for-profit pilotage system where Transport Canada would only be involved in certifying and regulating pilots and where any company with duly certified pilots could offer the services to an individual shipping line. While such comparisons should be worthwhile, we believe the prospect of a not-for-profit

[Traduction]

Ports Canada, peut-être une commission portuaire ou deux, même si cela est peu probable, et un grand nombre de ports publics appartenant à Transports Canada. Un régime de gestion unique qui aurait cette configuration devrait aboutir à une plus grande efficacité et donner lieu à un traitement équitable pour tous les ports.

La Loi actuelle sur le pilotage exige que les quatre administrations de pilotage au Canada soient autonomes. Dans le mandat de votre comité, on peut lire que malgré cette exigence, il a fallu au cours des 20 dernières années 50 millions de dollars de deniers publics pour maintenir le pilotage.

J'exhorte les membres du comité à faire des comparaisons entre les diverses administrations de pilotage. Vous constaterez que le programme ne vient pas tant des administrations de pilotage de l'Atlantique, du Pacifique ou des Grands Lacs mais plutôt des pertes subies par l'administration de pilotage des Laurentides.

Étant donné que le port de Halifax doit concurrencer celui de Montréal et que l'Administration de pilotage des Laurentides a bénéficié, au fil des ans, de subventions bien plus considérables que les autres administrations, on peut donc dire que les compagnies de navigation qui utilisent le port de Halifax font face à un fardeau beaucoup plus lourd en matière de coûts de pilotage que celles qui font escale au port de Montréal. En fait, cela est préjudiciable à la position concurrentielle de Halifax.

Vous savez sans doute que le gouvernement fédéral est en train de prendre les dispositions nécessaires pour que le système de navigation aérienne canadien soit confié à une société à but non lucratif, dont le conseil d'administration réunirait un grand nombre de représentants des usagers. On me dit que la cession dans ce cas-là progresse rapidement et que l'on prévoit que le nouveau système sera opérationnel dès le 1^{er} avril 1996.

Ce genre de société pourrait très bien convenir aux administrations de pilotage également. Il est vrai que le système est utilisé par un grand nombre d'armateurs étrangers, mais la plupart ont des bureaux en sol canadien où travaillent des résidents canadiens qui pourraient très bien siéger au conseil d'administration. En outre, le système dessert de nombreux utilisateurs canadiens, y compris les ports eux-mêmes, qui devraient être représentés au conseil d'administration.

• 0845

Par ailleurs, un certain nombre d'autres services maritimes, comme le système de gestion du trafic maritime qui relève actuellement de la Garde côtière, pourraient être inclus dans le mandat des nouvelles sociétés de pilotage. Naturellement, avant de se lancer dans cette voie, il faudrait effectuer un examen détaillé pour vérifier s'il en résulterait des gains de rendement sur le plan de l'administration ou des opérations ou sur les deux plans.

Dans l'examen des avantages que revêt la création de sociétés à but non lucratif à cette fin, il conviendrait peut-être de faire la comparaison non seulement avec le modèle des sociétés de la Couronne existantes, mais aussi avec un système privatisé de pilotage à but lucratif, où toute entreprise ayant des pilotes dûment agréés pourrait offrir ces services aux diverses lignes de navigation et où le rôle de Transports Canada se limiterait à la réglementation des pilotes et à la délivrance de

[Text]

corporation with direct user participation on the board of directors is an exciting possibility worthy of serious exploration and consideration.

With respect to the St. Lawrence Seaway, this is obviously an area with which we are not intimately familiar in this part of the country. We do, however, have a couple of important points we wish to emphasize.

In October 1994 the Subcommittee on the St. Lawrence Seaway forwarded its recommendations to the federal minister. At the risk of alienating the four members of the standing committee who, I understand, were also members of the subcommittee, the Province of Nova Scotia strongly objects to two of the recommendations contained in that report.

Specifically, we are on record as being opposed to the achievement of increased marine cost recovery through the institution of any type of flat cargo tonnage tax that operates in a manner similar to the U.S. harbour maintenance tax. Therefore, we were most disappointed to read recommendation two of the subcommittee's report, which states that seaway tolls should be eliminated and replaced with an *ad valorem* tonnage tax similar to the U.S. harbour maintenance tax.

Although this might make sense from the narrow perspective of seaway interests, it is not a fair and equitable situation from the perspective of the nation as a whole, and it is entirely inconsistent with the principle of "user pay, user say".

As we have stated on many occasions and for many years, we believe the existing system is inequitable as it now stands. Under this system shipping lines using the port of Halifax are required by federal legislation to pay compensatory inland rail rates, while shipping lines using the port of Montreal are provided with free—that is to say, Canadian taxpayer subsidized—ice-breaking services by the coast guard.

Further exacerbating this situation by expecting shipping lines calling at Halifax, which makes very little use of the many marine services provided by the federal government, to pay the same amount for these services as would shipping lines calling at Montreal or Toronto or other inland ports is so patently unfair and unreasonable as to be almost beyond belief. Nevertheless, such a system is not only being recommended by the subcommittee but, as I understand it, is also under very active consideration by bureaucrats within Transport Canada as we speak.

The Province of Nova Scotia also takes issue with recommendation nine of the subcommittee's report. This recommendation calls for the federal minister to amend the Coasting Trade Act regulations to provide for a 14-day waiting

[Translation]

permis de pilotage. Sans vouloir juger de l'issue des comparaisons qui pourraient être faites, nous sommes enthousiasmés par les possibilités qu'offrirait la création de sociétés à but non lucratif avec participation directe des utilisateurs au conseil d'administration, et nous estimons que ce modèle mérite d'être étudié de façon très sérieuse et complète.

En ce qui concerne la Voie maritime du Saint-Laurent, nous n'avons manifestement pas une connaissance intime de ce dossier étant donné la distance qui nous sépare du Saint-Laurent. Nous tenons toutefois à faire deux ou trois observations importantes à ce sujet.

En octobre 1994, le Sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent a soumis ses recommandations au ministre fédéral. Au risque de s'aliéner la sympathie des quatre membres du comité permanent qui, d'après ce qu'on me dit, siègent également à ce sous-comité, la Nouvelle-Écosse s'oppose catégoriquement à deux des recommandations formulées dans le rapport du Sous-comité.

Ainsi, nous nous sommes prononcés publiquement contre le recouvrement d'une plus grande part des frais des services maritimes par l'imposition d'une taxe générale calculée selon le tonnage semblable à celle qui s'applique actuellement aux États-Unis pour assurer l'entretien des ports. Nous avons par conséquent été très déçus de lire la recommandation 2 du rapport du Sous-comité, qui propose d'éliminer les droits de péage sur la Voie maritime et de les remplacer par une taxe semblable à la taxe *ad valorem* Américaine sur le tonnage afin d'assurer l'entretien des ports.

Même si l'on peut en comprendre le bien-fondé dans la perspective étroite qui est celle des parties en cause dans la Voie maritime, cette solution ne nous apparaît pas comme juste et équitable dans la perspective de l'intérêt national, et elle va directement à l'encontre du principe voulant que l'utilisateur paye la note mais qu'il puisse également participer aux décisions.

Nous l'avons maintes fois répété et nous le disons depuis de nombreuses années, le système existant est injuste. En effet, les compagnies de navigation qui utilisent le port de Halifax doivent, aux termes de la loi fédérale, payer des droits compensatoires pour le service ferroviaire intérieur, tandis que celles qui se servent du port de Montréal reçoivent gratuitement—c'est-à-dire aux frais des contribuables canadiens—les services de brise-glace assurés par la Garde côtière.

La situation est d'autant plus injuste que, même si les nombreux services maritimes assurés par le gouvernement fédéral sont très peu utilisés par le port de Halifax, les compagnies de navigation dont les navires mouillent à Halifax sont tenues de payer le même montant pour ces services que celles dont les navires mouillent à Montréal, à Toronto ou à d'autres ports intérieurs. L'injustice est tellement flagrante qu'on a peine à croire qu'il puisse en être ainsi. Or, non seulement le Sous-comité recommande la mise en place d'un système semblable, mais il semble que le système suscite un intérêt très vif au ministère des Transports.

La Nouvelle-Écosse conteste également le bien-fondé de la recommandation 9 du rapport du Sous-comité. Aux termes de cette recommandation, le ministre fédéral devrait modifier le règlement d'application de la Loi sur le cabotage afin de prévoir

[Texte]

[Traduction]

period before the issuance of a so-called waiver. As you are aware, such a waiver permits temporary entry into the Canadian coasting trade for a foreign flag vessel in situations in which the National Transportation Agency determines that no suitable Canadian vessel is available.

The suggestion of a 14-day waiting period is apparently intended to appease the interests of Canadian shipowners, most specifically Canadian owners of Great Lakes and seaway fleets. By contrast, I suggest to this committee that the overriding purpose of our entire national transportation system is to serve the interests of the many Canadians who use the system, not the few who are involved in running it.

If there is no suitable Canadian vessel available to carry a particular cargo, it does not serve the interests of our shippers, who are, after all, individual Canadian businesses involved in the economic lifeblood of our nation, namely trade, to make them wait for 14 days before being permitted to bring in a foreign vessel. Such an intolerable delay can only result in lost sales to international competitors who are unencumbered by such an archaic regime.

un délai de 14 jours avant la délivrance d'un permis temporaire. Comme vous le savez, il s'agit d'un permis qui permet aux navires étrangers de participer au commerce côtier canadien dans les cas où l'Office national des transports décide qu'aucun navire canadien ne peut assurer le service.

Cette recommandation visant l'imposition d'un délai de 14 jours a vraisemblablement été formulée pour calmer les inquiétudes des armateurs canadiens, notamment des propriétaires canadiens de navires qui font le commerce sur les Grands Lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Je tiens à faire remarquer au comité que le but premier de notre réseau de transport national consiste toutefois à servir l'intérêt, non pas de ceux qui l'exploitent, mais des nombreux Canadiens qui s'en servent.

Quand nos expéditeurs n'arrivent pas, à un moment donné, à trouver un navire canadien adapté au transport des marchandises qu'ils ont à expédier, il n'est pas dans leur intérêt—il s'agit après tout d'entreprises canadiennes dont l'activité, à savoir le commerce, fait tourner notre économie—de les obliger à attendre 14 jours pour obtenir un permis les autorisant à avoir recours à un navire étranger. Il ne peut en résulter que des retards inadmissibles, qui se traduiront forcément par la perte de marchés au profit de nos compétiteurs internationaux qui n'ont pas à se soumettre à un régime aussi archaïque.

• 0850

I suggest to you that this does absolutely nothing to serve the interests of the nation's economy. I understand that the Nova Scotia Federation of Agriculture will be appearing later this afternoon and that they'll elaborate on this position.

Pareille mesure ne sert aucunement l'intérêt de l'économie canadienne. Je crois savoir que la «Nova Scotia Federation of Agriculture», qui viendra témoigner devant vous cet après-midi, vous présentera des arguments plus complets à ce sujet.

I'll turn now to the Canadian Coast Guard. With respect to the Canadian Coast Guard, I have already provided comments in at least a couple of areas in the course of discussing either port management structure or the seaway. Nevertheless, it might be useful to discuss cost recovery once again as it relates to Transport Canada and coast guard operations.

Passons maintenant à la Garde côtière canadienne. J'ai déjà traité des services assurés par la Garde côtière dans les propos que j'ai tenus notamment sur la structure de gestion des ports ou sur la Voie maritime. Il pourrait néanmoins être utile de revenir à la question du recouvrement des coûts qu'assume Transports Canada pour les services de la Garde côtière.

To be as direct as possible on the province's position with respect to cost recovery, we clearly recognize that there is a relatively low level of cost recovery for many Transport Canada marine services, including ice-breaking, dredging, aids to navigation, search and rescue, ship safety, and vessel traffic services.

Permettez-moi de vous exposer sans détour la position de la Nouvelle-Écosse relativement au recouvrement des coûts: nous reconnaissons naturellement que Transports Canada ne recouvre qu'une part assez faible des coûts qu'il engage pour les nombreux services maritimes qu'il assure, notamment le brisage des glaces, le dragage, les aides à la navigation, les opérations de recherche et de sauvetage, la sécurité des navires et les services de navigation maritime.

We also recognize and appreciate that Transport Canada has first undertaken, and continues to undertake, significant changes to bring its costs under control. Given these sustained efforts at reducing costs, it is now reasonable for Transport Canada to look at the users of the system for some measure of increased cost recovery to provide a more acceptable balance vis-à-vis the level of general taxpayers' support.

Par ailleurs, nous ne sommes pas sans reconnaître et apprécier le fait que Transports Canada a entrepris d'apporter des changements importants afin de ramener ses dépenses à un niveau raisonnable et qu'il continue d'agir en ce sens. Il est donc raisonnable qu'après avoir déployé des efforts soutenus pour réduire ses dépenses, Transports Canada veuille maintenant faire assumer aux utilisateurs du système la responsabilité du recouvrement d'une plus grande part des coûts afin d'assurer un équilibre plus acceptable par rapport au niveau de soutien assuré par l'ensemble des contribuables.

{Text}

Regardless of what any individual province or region or association involved in the industry might prefer, we should all recognize that increased cost recovery by the federal government in this area is inevitable and most likely will come sooner rather than later. Given today's fiscal climate, to suggest otherwise is not realistic.

We are concerned with ensuring, however, that increased cost recovery is undertaken in a fair and equitable manner and that it is so perceived by the users of the system who will, after all is said and done, have to pay the bills. If one accepts the notion that increased cost recovery is inevitable, as I am suggesting, it is very important that the federal government has it right.

To ask all users to pay for what benefits only some makes even less sense than the present system, which essentially asks all taxpayers to pick up much of the tab. At least with the present system, one can argue that the taxpayers are subsidizing the costs for the general economic benefit of the nation. In other words, it's for the general benefit of everyone.

By contrast, as each individual user pays the same regardless of benefit, some users will essentially be asked to pay a portion of the costs of their direct competitors. I hope you will agree that such a system makes no sense from a business perspective and cannot be sustained.

I am sure this region of the country is not alone in this viewpoint. I expect this committee has heard a similar point of view from our friends on the west coast. I hope you will give full consideration to our deep concerns with respect to the issue of cost recovery.

Thank you for the opportunity to present the views of Nova Scotia. I'll be glad to answer any questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. MacDougall, for filling in for the transport minister today and making this presentation. You could pass on our thanks to the minister for what is a very thorough and comprehensive presentation. You touched on the terms of reference that were given to us by the Minister of Transport, Doug Young. We appreciate the work that has gone into it.

Colleagues, I am sure you have a lot of questions on this report. I'll stick to my guns on time, so be cognizant of your watch. Thanks very much.

I like to start with a local member whenever I'm in a town, so we'll start with the member for Dartmouth, Ron MacDonald.

Mr. MacDonald: I like the way you said that. Since you're in Halifax, you're going to start with the member for Dartmouth.

I want to thank you for presentation. I am sure your minister has had some pressing business, because he's shown a tremendous amount of interest in the activities of the port of Halifax. Indeed, as most of the members of the committee

{Translation}

Peu importe ce que souhaitent les provinces, les régions ou les associations qui ont des intérêts dans le secteur, nous devrions tous reconnaître qu'il est inévitable et très probable que le gouvernement fédéral cherche plus tôt que plus tard à recouvrer une part plus importante des coûts qu'il doit assumer. Il ne serait pas réaliste de s'imaginer que les choses pourraient être autrement dans l'actuel contexte financier.

Cependant, nous tenons à faire en sorte que les mesures prises en ce sens soient justes et équitables et qu'elles soient perçues comme étant justes et équitables par les utilisateurs du système, qui devront payer la note au bout du compte. Si l'on admet, comme je viens de le dire, qu'il est inévitable que le gouvernement fédéral veuille recouvrer une part plus grande de ses coûts, il est très important de veiller au bien-fondé des mesures qu'il prendra en ce sens.

Si l'on juge qu'il est inacceptable que l'ensemble des contribuables doivent assumer la plus grande part des coûts, il est encore moins acceptable d'obliger l'ensemble des utilisateurs à payer les services qui ne profitent qu'à certains. Le système actuel a au moins ceci de bon que les contribuables subventionnent les coûts des services dans l'intérêt de l'activité économique générale, autrement dit, de l'ensemble des Canadiens.

Par contre, si les utilisateurs sont tous obligés de payer le même montant sans égard aux bénéfices qu'ils tirent des services, certains se trouveront essentiellement à devoir payer une part des coûts de leurs compétiteurs directs. J'ose espérer que vous conviendrez avec moi qu'un système comme celui-là ne serait pas viable parce qu'il serait indéfendable sur le plan commercial.

Je suis sûr que nous ne sommes pas les seuls au Canada à penser ainsi. Le comité a sans doute entendu des propos semblables de la part de nos homologues de la côte Ouest. J'espère que vous tiendrez pleinement compte des graves inquiétudes que nous avons au sujet du recouvrement des coûts.

Je vous remercie de m'avoir permis de vous présenter les vues de la Nouvelle-Écosse. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacDougall, d'être venu remplacer aujourd'hui le ministre des Transports et de nous avoir fait un exposé à sa place. Vous pourrez transmettre au ministre nos remerciements pour cet exposé très détaillé et très complet. Vous avez abordé les divers éléments du mandat qui nous a été confié par le ministre des Transports, Doug Young. Nous sommes conscients de l'effort que vous y avez mis.

Chers collègues, je suis sûr que vous avez beaucoup de questions à poser à la suite de cet exposé. Je serai très sévère et je vous demande de bien surveiller vos montres. Merci beaucoup.

J'aime bien donner d'abord la parole à celui qui représente la ville où je me trouve. Je donne donc la parole au député de Dartmouth, Ron MacDonald.

M. MacDonald: J'aime bien votre façon de voir les choses. Puisque vous êtes à Halifax, vous avez décidé de donner d'abord la parole au député de Dartmouth.

Je tiens à vous remercier de votre exposé. Je suis sûr que le ministre avait des engagements pressants, car il s'est montré très intéressé par les activités du port de Halifax. Comme le savent sans doute la plupart des membres du comité, le port de

[Texte]

[Traduction]

would know, the port of Halifax is one of the most vibrant generators of economic activity in this area. It's responsible for thousands of jobs directly or indirectly and hundreds of millions of dollars in net-revenue impact in the port area. In short, the port probably holds more promise for new economic development than almost any other industry that we have currently operating in the province of Nova Scotia.

Halifax est une des grandes locomotives de l'activité économique de la région. Des milliers d'emplois directs ou indirects y sont attribuables ainsi que des centaines de millions de dollars de recettes nettes. Bref, c'est le port de Halifax qui, plus que n'importe quelle autre des industries de la Nouvelle-Écosse ou presque, est le plus prometteur sur le plan du développement économique.

• 0855

I have a couple of questions, which are rather pointed because this chairman has a whip. It's pretty sharp and he uses it very expertly.

J'ai deux ou trois questions à vous poser. J'irai droit au but, car notre président ne se gêne pas pour nous rappeler à l'ordre.

Is it the position of the Province of Nova Scotia that it would be in favour of full cost recovery in respect of marine transportation? When I say that, I'm talking about pilotage authority, aids to navigation, and I'm talking about all of those things we have come to selectively love or hate. Sometimes, down here in the port of Halifax, we highlight what we believe are subsidies when they're not to our advantage but to somebody else's advantage. Would it therefore be the position of the province of Nova Scotia that it is for full cost recovery on marine-related expenses?

La Nouvelle-Écosse serait-elle en faveur du recouvrement intégral des coûts relatifs au transport maritime? J'entends par là les services de l'administration de pilotage, les aides à la navigation et tous ces services que nous avons appris à aimer ou à détester. Nous avons parfois tendance, dans la région du port de Halifax, à dénoncer très haut les subventions que nous jugeons ne pas être à notre avantage mais à l'avantage de quelqu'un d'autre. Alors, la Nouvelle-Écosse est-elle pour le recouvrement intégral des coûts liés aux services maritimes?

Mr. MacDougall: We're certainly not in favour of full cost recovery, tomorrow. As the federal government increases its cost recovery, it has to take the state of the industry into account and the state of the communities served by that industry into account.

M. MacDougall: Nous ne sommes certainement pas pour le recouvrement intégral des coûts dès demain. Dans ses efforts pour recouvrer une plus grande part de ses coûts, le gouvernement fédéral doit tenir compte de l'industrie en cause et des localités qu'elle dessert.

I think it would be very devastating if we instituted a system of full cost recovery at once or over a very short period of time.

Si nous décidions d'adopter le recouvrement intégral des coûts dès demain ou dans un délai très court, les conséquences seraient extrêmement désastreuses à mon avis.

However, over a long period of time, it certainly would help the economy. I think it would help the economy rather than hinder it, as long as we don't knock out certain businesses or particular communities that rely on government services of this nature.

Si, toutefois, il était appliqué à plus longue échéance, le recouvrement intégral des coûts aurait des effets bénéfiques sur l'économie. L'activité économique s'en trouverait, non pas entravée, mais stimulée, à condition de ne pas priver de leur souffle vital certaines entreprises ou collectivités qui dépendent de services gouvernementaux de ce genre.

Mr. MacDonald: But certainly if you're dealing, Mr. Chairman, with the transportation sector or with marine transportation, I would have thought the Province of Nova Scotia would believe it would be in its best economic interest to, over a very short period of time, eliminate those subsidies. After all, we are the closest North American port to the Great Circle route, the closest to Europe. We have an ice-free harbour, our pilotage authority has been operating at a profit, and the port authority has always operated at a profit. Would that not, in your opinion, give us a competitive advantage and, if not, what specific areas of subsidy would you be concerned about losing?

M. MacDonald: S'agissant toutefois, monsieur le président, du transport ou du transport maritime, j'aurais pensé que la Nouvelle-Écosse aurait considéré qu'il serait dans son intérêt économique que ces subventions soient éliminées dans un délai très court. Il ne faut pas oublier que, de tous les ports nord-américains, celui de Halifax est le plus près de la route orthodromique, le plus près de l'Europe. Nous avons un port libre de glace, une administration de pilotage qui réalise un bénéfice, et ce, depuis sa mise sur pied. Cela ne nous donnerait-il pas un avantage compétitif à votre avis et, dans la négative, quels sont les domaines précis où vous craignez de perdre les subventions gouvernementales?

Mr. MacDougall: When I said that, I wasn't really speaking about the port of Halifax; the port of Halifax could be competitive. That isn't a problem. I'm speaking of some of the smaller towns and villages that receive services from Transport Canada. These smaller locations have to have time to adjust.

M. MacDougall: Quand j'ai dit cela, je ne parlais pas vraiment du port de Halifax. Ce n'est pas le port comme tel qui serait en difficulté, car il pourrait être compétitif. Je songeais plutôt à certaines des petites localités qui reçoivent des services de Transports Canada. Ces petites localités auront besoin d'un certain temps pour s'adapter à la nouvelle réalité.

[Text]

First of all, if Transport Canada withdrew a service very quickly, there may not be anyone else to move in to fill that void, so there has to be a transition period in many locations for somebody else, some private industry to take over. And I'm not speaking of the port of Halifax here. It's large enough and strong enough to immediately react to anything like this.

Mr. MacDonald: I have just a couple of other things. It is fairly clear to me, after six or seven years of being a member from this area, that the world is changing and that one of the most dramatic changes is in the transportation sector. We're emerging from a recession and there are new global trade patterns that are happening, as we speak. The port of Halifax, in my view, is poised to be either very bold and take advantage of those opportunities or lose them to somebody else.

What I want to ask you next is with respect to the structure. In the port of Halifax, even though we're one of the most efficient ports in North America, we still are bogged down by a very bureaucratic structure that has to have a cost implication. We have the port corporation, which is federally appointed; we have the Halifax-Dartmouth Port Development Commission—Mr. Bayne is here from it; and we have the pilotage authority. We're going to have two airport authorities. One is going to be formed at the international. We also have the Shearwater Development Corporation, which is going to be looking after one of the longest runways in North America, out at the Shearwater base.

Would the Province of Nova Scotia be interested in working with the federal government to come up with a privatized operational structure for the port of Halifax? And what I'm saying here is to de-layer it, keep it as part of the federal ports structure, but at the same time invite private-sector management organizations, similar to what we call in the federal government a GOCO—a government-owned and corporate-operated structure—so that we could pull all of those modes of transportation together, get the brightest and best in the transportation sector, and go and market our resources.

Would the Province of Nova Scotia be in favour of at least discussing that?

Mr. MacDougall: I'm sure we would be; we're certainly not married to the status quo. We're very anxious to have the various modes of transportation cooperate with each other and implement any efficiencies that are there.

You've mentioned two organizations. I can see that in the future there will be only one organization. Somehow we have to meld those together for the good of the port of Halifax.

[Translation]

Si Transports Canada cessait tout à coup d'offrir un service, il se peut qu'il n'y ait personne d'autre qui puisse assurer ce service, de sorte que, pour bien des localités, il faudrait une période de transition pour permettre à un entrepreneur quelconque de prendre la relève. Je ne parle pas ici du port de Halifax. Le port est assez grand et assez vigoureux pour réagir immédiatement à une situation comme celle-là.

M. MacDonald: J'ai encore deux questions à vous poser. Je représente cette région depuis maintenant six ou sept ans, et il me paraît assez évident que le monde évolue et que les changements les plus considérables sont certainement ceux qui se produisent dans le secteur des transports. Nous sortons tout juste d'une crise économique et nous voyons poindre de nouvelles tendances en matière de commerce international. À mon avis, le port de Halifax pourrait, ou bien être très audacieux et profiter de ces nouvelles possibilités, ou bien les perdre au profit de quelqu'un d'autre.

J'ai une question à vous poser en ce qui concerne la structure. Même s'il est considéré comme l'un des ports les plus efficaces de l'Amérique du Nord, le port de Halifax est toujours alourdi par une structure très bureaucratique, avec tous les coûts que cela entraîne. Nous avons une société portuaire, dont les administrateurs sont nommés par le gouvernement fédéral; nous avons la Commission de développement du port de Halifax-Dartmouth, dont un des commissaires, M. Bayne, est ici présent; et nous avons l'administration de pilotage. Nous aurons bientôt deux administrations aéroportuaires. Nous en aurons une qui exercera son activité à l'échelle internationale. Nous avons la Société de développement de Shearwater, qui devra s'occuper d'une des plus longues pistes d'atterrissage de l'Amérique du Nord, celle de la base de Shearwater.

La Nouvelle-Écosse serait-elle prête à travailler avec le gouvernement fédéral afin d'élaborer une structure opérationnelle privée pour le port de Halifax? Je voudrais qu'on simplifie la structure, que le port continue à relever de la structure fédérale qui s'occupe des ports, mais il faudrait inviter la participation d'organismes de gestion du secteur privé, de façon à établir une structure qui, tout en demeurant la propriété du gouvernement, serait exploitée par une société privée; cette structure pourrait chapeauter tous les modes de transport et nous pourrions nous assurer la participation des personnes les plus compétentes et les plus dynamiques du secteur des transports pour faire la mise en marché de nos ressources.

La Nouvelle-Écosse serait-elle prête à discuter au moins de cette possibilité?

M. MacDougall: Je suis sûr que nous serions prêts à en discuter; nous ne tenons pas à préserver à tout prix le statu quo. Nous souhaitons ardemment que les divers modes de transport puissent collaborer et réaliser ainsi des gains de rendement.

Vous avez parlé de deux organismes. Il me semble qu'il y en aura plutôt un seul. Nous devons trouver le moyen de tout ramener sous une même structure pour que le port de Halifax puisse prospérer.

[Texte]

[Traduction]

• 0900

Mr. MacDonald: My last question deals with Canadian National, because it does impact on the competitiveness of the port. Without a rail link to the central, western, and U.S. markets, this port would be just a body of water that not many ships would enter and exit.

What do you think is the implication for the competitiveness of the port of Halifax, either positive or negative, of the government's stated intention to privatize CN? Do you think conditions should be attached to that type of privatization to ensure that we have a viable rail link to those markets?

Mr. MacDougall: We do not oppose the privatization of CN. In our earlier appearance we thought we should look at not just the privatization of CN from coast to coast, but at also the feasibility of having a regional railroad in association with CN. We don't necessarily feel that is the best solution.

If the federal government privatizes CN, I think there should be some restrictions on the corporation for a period of time so that they would operate the full system from coast to coast. I don't think that means they would have to operate each and every branch line that they would take possession of, but there has to be time to adjust. If a privately operated coast-to-coast railroad cannot be viable, then there must be another solution. That solution might be a regional railroad that is an even more low-cost operator than a privatized CN would be, but there must be time to work out these other solutions.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Mr. MacDougall, I will try to be polite. I don't have time to be impolite. I will take your brief to Quebec City and have it translated, and I will publicize the view of the minister of your government.

I realize that Montreal is a real problem for your province. This is the reason why—I will try to control myself, as my mother told me to be a good boy in public.

You cannot be half pregnant. If we go with a cost-recovery basis for the seaway—I understand why you took the example of the seaway, and Mr. Comuzzi probably understands too. It will be cost recovery for the coast guard too. You mentioned that for the coast guard, it will not be tomorrow. If we decide to go on a cost-recovery basis, it will be in a lot of matters.

We met people from Newfoundland and Prince Edward Island. They mentioned that cost recovery will have a very negative effect on the economic development of their regions. Anyway, you lost a lot of credibility with me when you mentioned that cost recovery would not be right now for the coast guard.

M. MacDonald: Ma dernière question concerne le Canadien National, qui a une incidence sur la compétitivité du port. S'il ne pouvait compter sur une liaison ferroviaire avec les marchés du centre, de l'ouest et des États-Unis, le port de Halifax ne serait qu'un bassin d'eau fréquenté par très peu de navires.

Le gouvernement a annoncé son intention de privatiser le CN. Quel sera selon vous l'effet, positif ou négatif, de cette privatisation sur la compétitivité du port de Halifax? Croyez-vous qu'il faudrait que la privatisation du CN soit assortie de certaines conditions afin d'assurer le maintien d'un lien ferroviaire viable avec ces marchés?

M. MacDougall: Nous ne nous opposons pas à la privatisation du CN. La dernière fois que nous avons témoigné devant vous, nous avons dit qu'il faudrait envisager la possibilité, non seulement de privatiser les opérations du CN d'un océan à l'autre, mais aussi de mettre sur pied un chemin de fer régional qui serait associé au CN. Nous ne pensons pas que la privatisation soit nécessairement la meilleure solution.

Si toutefois le gouvernement fédéral décidait de privatiser le CN, la société privée qui prendrait la relève devrait être soumise pendant un certain temps à des conditions qui l'obligeraient à exploiter l'ensemble des lignes ferroviaires d'un océan à l'autre. Elle ne serait pas forcément tenue d'exploiter tous les embranchements dont elle prendrait possession, mais il faudrait qu'il y ait une période d'adaptation. Si l'exploitation par une société privée de l'ensemble des lignes ferroviaires d'un océan à l'autre se révèle une entreprise peu viable, il doit y avoir une autre solution. Cette solution, ce pourrait être un chemin de fer régional qui serait exploité à un coût inférieur même à ce que coûterait l'exploitation du CN par une société privée, mais il faut que nous ayons le temps d'examiner les autres solutions possibles.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): J'essaierai d'être poli, monsieur MacDougall. Je n'ai pas le temps d'être impoli. J'apporterai votre mémoire à Québec, où je le ferai traduire, et je ferai bien connaître la position du ministre de votre gouvernement.

Je constate que Montréal fait vraiment problème pour votre province. C'est pour cette raison que... Je vais essayer de me retenir, car ma mère m'a toujours dit de bien me comporter en public.

On ne peut pas être à moitié enceinte. Si l'on opte pour le recouvrement des coûts pour la Voie maritime—je comprends pourquoi vous avez évoqué l'exemple de la Voie maritime, et M. Comuzzi le comprend sans doute aussi—nous le ferons également pour les services de la Garde côtière. Vous avez dit qu'il ne faudrait pas que le recouvrement des coûts de la Garde côtière se fasse dès demain. Si nous décidons de nous engager dans la voie du recouvrement des coûts, nous le ferons dans bien des domaines.

Nous avons rencontré des gens de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard. Ils nous ont dit que le recouvrement des coûts aurait un effet très négatif sur le développement économique de leurs régions respectives. En tout cas, vous avez perdu beaucoup de crédibilité à mes yeux quand vous avez dit qu'il ne faudrait pas que le recouvrement des coûts des services de la Garde côtière se fasse dès maintenant.

[Text]

Secondly, you mentioned that the shipping lines in the port of Montreal are provided with free ice-breaking services by the coast guard. In this matter too we met people from Corner Brook and Botwood, Newfoundland, and Summerside and Souris, Prince Edward Island. They need ice-breaking services. What will happen? Will we charge for ice-breaking only at the port of Montreal, and for them it will be free? Is this what you're mentioning?

Mr. MacDougall: I didn't suggest that.

Mr. Guimond: No? But you mentioned that those shipping lines are subsidized—

Mr. MacDougall: What I suggested—

Mr. Guimond: —in Montreal only.

Mr. MacDougall: —is that if the government were to initiate a system of cost recovery all at once, it would be very disruptive to the economies of some communities in Canada. That should be taken into account.

I didn't suggest that they have cost recovery immediately on the St. Lawrence River and not have it immediately in other locations in Canada.

Mr. Guimond: But you mentioned that while shipping lines using the port of Montreal are provided with free ice-breaking services by the coast guard, Canadian taxpayers are subsidizing this.

Mr. MacDougall: That's true, isn't it?

Mr. Guimond: Yes.

Mr. MacDougall: That is true.

Mr. Guimond: We met people—

Mr. MacDougall: That's the situation today.

Mr. Guimond: —from the coast guard. Apparently the ice-breaking services for Montreal island are not only there to give free ice-breaking service to the port; they're there to prevent flooding. I'm not a specialist.

Mr. MacDougall: Prior to about 1949 there was no ice-breaking on the St. Lawrence except to prevent flooding and it was done in the springtime. Every six years there were serious floods on Montreal island. That was a fact.

They tried to prevent this by ice-breaking on the St. Lawrence, but it wasn't done throughout the winter. It was done when the river started to break up.

Today we have ice-breaking on the St. Lawrence. It's undoubtedly true that some of it is for flood control, but it goes on throughout the winter.

[Translation]

Par ailleurs, vous avez dit que les compagnies de navigation qui empruntent le port de Montréal n'ont pas à payer les services des brise-glaces de la Garde côtière. Nous avons discuté de cette question avec des gens de Corner Brook et de Botwood, à Terre-Neuve, et de Summerside et Souris, dans l'Île-du-Prince-Édouard. Ces gens ont besoin des services des brise-glaces. Que faudra-t-il faire? Devrons-nous faire payer les services des brise-glaces uniquement à ceux qui utilisent le port de Montréal, tandis que ces services seraient assurés gratuitement ailleurs? Est-ce ce que vous proposez?

• 0905

M. MacDougall: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Guimond: Non? Vous avez pourtant dit que les seuls qui sont subventionnés. . .

M. MacDougall: J'ai dit. . .

M. Guimond: . . . sont les compagnies de navigation qui utilisent le port de Montréal.

M. MacDougall: . . . que, si le gouvernement décidait de mettre en oeuvre tout d'un coup un système de recouvrement des coûts, les conséquences seraient très dures pour l'activité économique de certaines localités canadiennes. Il faudrait en tenir compte.

Je n'ai pas dit qu'il faudrait imposer dès maintenant le recouvrement des coûts sur le fleuve Saint-Laurent et ne pas l'imposer ailleurs au Canada.

M. Guimond: Vous avez pourtant dit que seules les compagnies de navigation qui utilisent le port de Montréal bénéficient des services des brise-glaces qui sont offerts gratuitement par la Garde canadienne et qui sont donc subventionnés par les contribuables canadiens.

M. MacDougall: C'est vrai, n'est-ce pas?

M. Guimond: Oui.

M. MacDougall: C'est vrai.

M. Guimond: Nous avons rencontré des représentants. . .

M. MacDougall: C'est la situation qui existe à l'heure actuelle.

M. Guimond: . . . de la Garde côtière. Il semble que, si la Garde côtière assure ces services autour de l'île de Montréal, ce n'est pas uniquement pour offrir gratuitement au port de Montréal le service de ses brise-glaces, mais pour empêcher les inondations. Je ne suis pas spécialiste.

M. MacDougall: Avant 1949, on ne brisait les glaces sur le fleuve Saint-Laurent que pour empêcher les inondations, et cela se faisait au printemps. Tous les six ans, l'île de Montréal subissait des inondations dévastatrices. Cela ne fait aucun doute.

On essayait d'empêcher les inondations en brisant les glaces sur le Saint-Laurent, mais cela ne se faisait pas pendant l'hiver. Ce n'est que quand les glaces commençaient à se briser dans le fleuve que l'on avait recours aux brise-glaces.

De nos jours, nous avons des brise-glaces sur le fleuve Saint-Laurent. Il ne fait aucune doute qu'ils servent en partie à empêcher les inondations, mais les brise-glaces poursuivent leurs activités tout au long de l'hiver.

[Texte]

In the late 1940s and 1950s, why was it carried out only in the springtime when the river started to break up? Today it's a complete, winter-long operation.

I'm not arguing there isn't some need for flood control on the river. I am old enough to remember the *Helga Dan* going into Montreal. We all thought what a wonderful thing that was.

We now have year-round navigation on the St. Lawrence, but the *Helga Dan* got in there by fighting its own way in. Today, that's not the case. Ships sail down the St. Lawrence because there's wintertime ice-breaking on the river.

Mr. Guimond: I will finish on a positive point about the future of Ports Canada.

Voices: Oh, oh!

Mr. Guimond: You mentioned—and I agree—that Ports Canada serves no useful purpose for these ports and should be disbanded—eliminated—or alternatively become part of a new port management structure. Can you clarify this briefly?

Mr. MacDougall: Yes. There is a group of people there. If they could efficiently manage those ports, other than the major ports in Canada—Montreal, Halifax, Vancouver and St. John's—if they could efficiently manage the balance of the port system—We're not saying, eliminate Ports Canada; we're saying, withdraw the major ports from the control of Ports Canada.

Mr. Guimond: Thank you.

The Chairman: Thank you, Michel, and thank you for being so controlled.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: Jim Gouk, please.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Thank you, Mr. Chairman.

Good morning, Mr. MacDougall. I just have a couple of questions. The first is with regard to the CN rail line. You mentioned how large the port of Halifax is and how reliant it is on the ability to ship goods inland and use the rail service.

If CN were to be privatized in a segmented manner—instead of saying, here's the whole package, take it or leave it—if it were to be segmented, say, regionally, would the Province of Nova Scotia be interested in looking at the possibility of purchasing a segment of line that would ensure its operation into the heartland of Canada?

Mr. MacDougall: I certainly wouldn't be able to answer that question.

Mr. Gouk: Okay.

With regard to ice-breaking, this has been a contentious thing everywhere except Vancouver obviously. I myself have been critical of the ice-breaking services provided from Montreal cost free.

[Traduction]

Comment se fait-il qu'à la fin des années 40 et dans les années 50, on n'y avait recours qu'au printemps, au moment où les glaces du fleuve commençaient à se briser d'elles-mêmes? De nos jours, les brise-glace poursuivent leur activité à longueur d'hiver.

Je ne dis pas qu'ils ne sont pas nécessaires pour empêcher les inondations. Je suis assez vieux pour me souvenir de l'arrivée du *Helga Dan* à Montréal. Nous étions tous émerveillés par cet exploit.

De nos jours, la navigation sur le Saint-Laurent se poursuit à longueur d'année, mais le *Helga Dan* est arrivé là par ses propres moyens. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Si les navires se rendent jusqu'à Montréal l'hiver, c'est à cause de la présence des brise-glace dans le Saint-Laurent.

M. Guimond: Je terminerai mon intervention sur une note positive au sujet de l'avenir de Ports Canada.

Des voix: Ah! Ah!

M. Guimond: Vous avez dit—et je suis d'accord avec vous—que Ports Canada n'est d'aucune utilité pour ces ports et que la société devrait être démantelée—éliminée—ou encore être incorporée à une nouvelle structure de gestion des ports. Pouvez-vous nous donner plus de détails à ce sujet?

M. MacDougall: Oui. Si les responsables de la Société des ports pouvaient assurer la gestion efficiente de ces ports autres que les principaux ports canadiens—Montréal, Halifax, Vancouver et St. John's—, s'ils pouvaient assurer la gestion efficiente des autres composantes du réseau portuaire... nous ne disons pas qu'il faut éliminer Ports Canada; nous disons que la gestion des grands ports devrait lui être retirée.

M. Guimond: Je vous remercie.

Le président: Merci, Michel, et merci aussi de vous être retenu.

Des voix: Ah! Ah!

Le président: La parole est à Jim Gouk.

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Merci, monsieur le président.

Bonjour, monsieur MacDougall. J'ai deux ou trois questions à vous poser. La première concerne le CN. Vous avez parlé de la taille imposante du port de Halifax et de sa dépendance envers le chemin de fer pour expédier des marchandises à l'extérieur.

Si le CN était privatisé de façon morcelée—au lieu de dire: Voici le tout, c'est à prendre ou à laisser—s'il était morcelé sur une base régionale, par exemple, la Nouvelle-Écosse serait-elle prête à envisager d'en acheter un morceau dont elle assurerait l'exploitation de manière à assurer la liaison avec les terres de l'intérieur?

M. MacDougall: Je ne peux certainement pas vous donner de réponse à cette question.

M. Gouk: D'accord.

La question des services des brise-glace suscite évidemment la controverse partout, sauf à Vancouver. Je me suis moi-même élevé contre le fait que ces services soient offerts gratuitement au port de Montréal.

[Text]

[Translation]

• 0910

By the same token ice-breaking service is required in a lot of the Atlantic provinces and Newfoundland. To impose a total charge for the ice-breaking service to Montreal could not be done unless we impose an equal charge for ice-breaking services to all the other ports.

Have you taken this into consideration? Do you feel, as my colleague from the Bloc said, that if we're charging Montreal, we would obviously have to charge elsewhere?

Will having these other ports in Atlantic Canada charged for ice-breaking services have a serious negative impact on the Atlantic region?

Mr. MacDougall: I guess it depends on one's philosophy. I've looked at figures that are about 15 years old—they may be different today—but ice-breaking for the St. Lawrence River and the portion of the gulf to keep the river open is about 53% of the cost of ice-breaking. The other 47% is spent doing other things in Atlantic Canada.

Now, I am not suggesting that Montreal should pay for service tomorrow and that Atlantic Canada should pay for its portion after 10 years or something like that. Canada doesn't operate that way. There has to be fairness in the distribution.

There are many communities that perhaps couldn't survive with the immediate imposition of cost recovery; that has to be taken into account. The regional development situation has to be taken into account. It has to be phased in to allow these communities and particular industries to make adjustments.

I think they can make adjustments. We're losing all kinds of subsidies in many areas and we're expected to make adjustments.

Mr. Gouk: When you talk of cost recovery on a service such as ice-breaking, are you talking about whoever receives that service as opposed to a specific area that receives the service?

Mr. MacDougall: I believe I understand your question and the answer is yes, but—

Mr. Gouk: For example, if going into the port of St. John's in Newfoundland requires ice-breaking service, should they pay for that service in the same way the user of the port of Montreal pays for that service, based on the amount of service they are provided? Is that your position?

Mr. MacDougall: I don't know that it should be charged necessarily to the port.

Mr. Gouk: Well, it would be charged to whoever would be using it.

Mr. MacDougall: Maybe some portion should be charged to the port, but some should be charged to the user of the service rather than the port.

Beaucoup des ports des provinces Atlantiques et de Terre-Neuve ont aussi besoin des services des brise-glace. Nous ne pourrions pas imposer le recouvrement intégral des services des brise-glace au port de Montréal sans demander un montant égal à tous les autres ports qui bénéficient des services des brise-glace.

Avez-vous tenu compte de cela? Croyez-vous, comme l'a dit mon collègue du Bloc, que si les coûts de ces services étaient imputés au port de Montréal, il faudrait qu'ils le soient ailleurs aussi?

L'imposition du recouvrement des coûts des brise-glace à ces autres ports du Canada atlantique aurait-elle de sérieuses conséquences négatives pour la région atlantique?

M. MacDougall: Tout dépend du point de vue. Les chiffres que j'ai en tête remontent à il y a environ 15 ans—la situation est peut-être différente aujourd'hui—, mais le brisage des glaces dans le fleuve et dans la partie du Golfe où elles doivent être brisées pour permettre l'accès au fleuve représente environ 53 p. 100 du coût total. Le reste, soit 47 p. 100, représente le coût des services dans le Canada atlantique.

Je ne dis pas que Montréal devrait commencer dès demain à payer le coût de ces services, alors que le Canada atlantique n'aurait à payer sa part que dans 10 ans ou après une période semblable. Ce n'est pas ainsi qu'on fait les choses au Canada. La répartition doit être équitable.

Beaucoup de collectivités ne pourraient peut-être pas survivre si le recouvrement des coûts était imposé de façon immédiate; il faut en tenir compte. Il faut tenir compte de l'état du développement régional. Le recouvrement doit être imposé de façon progressive de façon que ces collectivités et les industries touchées puissent s'adapter.

Je crois qu'elles peuvent s'adapter. Nous perdons des subventions de toutes sortes dans de nombreux domaines et nous devons nous adapter coûte que coûte.

M. Gouk: Quand vous parlez du recouvrement des coûts relatifs à des services comme ceux des brise-glace, voulez-vous dire qu'ils devraient être payés, non pas par la région, mais par l'entreprise qui bénéficie du service?

M. MacDougall: Je pense avoir saisi votre question, et je réponds par l'affirmative, mais...

M. Gouk: Si, par exemple, les compagnies de navigation ont besoin des services d'un brise-glace pour se rendre au port de St. John's, à Terre-Neuve, devraient-elles être tenues de payer ce service au même titre que celles qui utilisent le port de Montréal, selon l'importance des services dont elles ont besoin? Est-ce ce que vous dites?

M. MacDougall: Je ne suis pas sûr que les coûts devraient être imputés au port.

M. Gouk: Ils devraient être imputés à ceux qui l'utilisent.

M. MacDougall: Peut-être qu'une part des coûts pourrait être imputée au port, mais les utilisateurs devraient aussi avoir à en payer une part.

[Texte]

Mr. Gouk: It should be charged equitably for the amount used regardless of where it's provided.

Mr. MacDougall: Yes, except I suppose there are emergencies.

Many years ago I worked in the oil industry on Prince Edward Island. In those days, mind you, there wasn't the ice-breaking service there is today; Prince Edward Island had four days' supply of fuel.

I worked at an oil company and we had no fuel on the island. From our particular point of view, I suppose we were going to lose sales and we would have liked to get an ice-breaker in there as quickly as possible.

In instances like that the Government of Canada should say, look at the overall fuel supply available and instead of having an ice-breaker go in today, perhaps it could go in tomorrow and serve the same purpose. The intent is to supply fuel to the island.

So there are situations in which an emergency could arise and perhaps government couldn't recover its costs. I don't know a specific instance at the moment, but there has to be some flexibility in government to cover catastrophic situations.

Mr. Gouk: The final area I want to touch on briefly is pilotage. We've had a variety of reactions from people across the country. Some places say, do away with it entirely; others say, modify it; and some areas have said, it's fine, leave it alone.

You've keyed in on a specific area. What do you think should be done with regard to that? You're talking about one particular pilotage authority that you think is being subsidized. From your perspective, what is the alternative to that?

Mr. MacDougall: First of all we think they should all be treated alike. We had a situation where the pilotage authorities were told to cover all their costs and at the same time we gave the National Transportation Agency the power to approve or disapprove the tariffs.

It turns out that in some cases they approved tariff increases that allowed the pilotage authority to work within the law and break even.

● 0915

In other instances, they did not approve increases and then the pilotage authority didn't gain enough revenue to break even. That's what happened with the Laurentian Pilotage Authority. I don't think anyone set out for the Laurentian Pilotage Authority to lose money and the others to break even. It was the way the system worked.

We don't say there is one solution to this. I think we mentioned three different ways this could be handled. We gave a preference to changing from a pilotage authority to something along the lines of the air navigation system, where you have a

[Traduction]

M. Gouk: Les coûts devraient être imputés de façon équitable en fonction de l'importance des services utilisés, indépendamment de l'endroit où ils sont fournis.

M. MacDougall: Oui, sauf qu'il y a parfois des situations d'urgence.

Il y a de cela bien des années, j'ai travaillé dans le secteur pétrolier dans l'Île-du-Prince-Édouard. À cette époque, les services des brise-glace n'étaient pas ce qu'ils sont aujourd'hui; l'Île-du-Prince-Édouard avait des réserves de carburant pour quatre jours.

J'étais alors au service d'une pétrolière, et nous n'arrivions pas à trouver de carburant dans l'Île. Cela nous aurait fait perdre des ventes et nous aurions bien voulu qu'un brise-glace se rende sur place le plus rapidement possible.

Dans des cas comme ceux-là, le gouvernement canadien devrait examiner l'approvisionnement total en carburant et, au lieu d'envoyer un brise-glace le jour même, il pourrait peut-être l'envoyer le lendemain et le résultat serait le même. Le but serait d'assurer l'approvisionnement de l'île en carburant.

Ainsi, il pourrait y avoir des situations d'urgence qui surviendraient, de façon que le gouvernement ne pourrait peut-être pas recouvrer ses coûts. Je ne peux pas penser à un exemple précis pour le moment, mais le gouvernement doit avoir une certaine marge de manœuvre pour intervenir dans les situations d'urgence.

M. Gouk: La dernière question que je veux aborder avec vous, brièvement, est celle du pilotage. L'opinion qu'on en a varie énormément d'une région à l'autre. Dans certaines régions, on nous a dit qu'il faudrait éliminer le pilotage, un point c'est tout; dans d'autres régions, on nous a dit qu'il faudrait modifier le système en place; dans d'autres régions encore, on nous a dit que le système fonctionnait très bien et qu'il ne fallait pas y toucher.

Vous avez parlé d'un problème en particulier à cet égard. Que faudra-t-il faire selon vous? Vous avez parlé d'une administration de pilotage qui, selon vous, est subventionnée. Quelle serait la structure qui devrait la remplacer?

M. MacDougall: Tout d'abord, nous considérons que toutes les administrations devraient être traitées de la même façon. Il se trouve que les administrations de pilotage avaient reçu l'ordre de couvrir tous leurs coûts, alors même que l'Office national des transports pouvait approuver ou refuser d'approuver les tarifs qu'elles imposaient.

Dans certains cas, l'Office a approuvé des augmentations de tarif qui ont permis à l'administration de pilotage de couvrir ses coûts et de respecter la loi.

Dans d'autres cas, il n'a pas approuvé les augmentations et l'administration de pilotage n'est même pas arrivée à couvrir ses frais. C'est ce qui est arrivé à l'administration de pilotage des Laurentides. Je ne pense pas qu'il ait été décidé à l'avance que l'Administration de pilotage des Laurentides perdrait de l'argent et que les autres rentreraient dans leurs frais. C'est ainsi, c'est le système qui le veut.

Nous ne disons pas que c'est la seule solution. Je crois que nous en mentionnions trois. Notre préférence allait à un système d'administration de pilotage ressemblant un peu au système de navigation aérienne, c'est-à-dire un service n'ayant

[Text]

not-for-profit corporation. But one of the other things that I think should be looked at is whether it should be privatized altogether. Should various firms compete among themselves to do the pilotage in different places?

We don't know what the correct answer is there, but there certainly are people who could look at this and come up with a better solution than we have today.

Mr. Gouk: Okay. Thank you.

The Chairman: Mr. Comuzzi, please.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Thank you, Mr. MacDougall, for your presentation.

I don't know why you're really here today. When I came in last night, I found that there isn't an acre or a yard of area on your two ports where you can find a place to put another container. I mean, you're stacked right up.

Mr. MacDougall: Yes. It's a very pleasant situation.

Mr. Comuzzi: You have 11 million tonnes of flour flowing through on one of those ships. Is business always that good?

Mr. MacDougall: Not always.

Mr. Comuzzi: Oh, not always that good. Okay.

Mr. MacDougall: We're sending our union antagonists up to the port of Montreal this afternoon.

Mr. Comuzzi: I see. Thank you.

Am I correct in the assumption that you would like to see Ports Canada disbanded and some other form of administrative tribunal put in its place?

Mr. MacDougall: Some other way for the major ports in Canada to go about their business.

Mr. Comuzzi: You would like to use the harbour commission model.

Mr. MacDougall: Yes.

Mr. Comuzzi: With more local authority.

Mr. MacDougall: Yes.

Mr. Comuzzi: I'll miss the pilotage stuff for now.

I'm a little amazed at the parochial attitude of your position on ice-breaking. As we travel all around Atlantic Canada, something that some of the members of the committee were not aware of is the reliance on ice-breaking of some of the smaller communities in Atlantic Canada. These communities have expressed to us, in very strong terms, that if the ice-breaking was completely user-pay, their economies, which are needless to say already fragile, would substantially suffer. We were told yesterday that there would be two or three businesses that would close down because of a user-pay philosophy.

You, representing Nova Scotia, adopt a position that it should be entirely user-pay, to the detriment of your neighbours. Is that correct?

Mr. MacDougall: What we're suggesting is that there should be user-pay for the services provided by Transport Canada in the marine area. The situation, however, should be looked at so that we don't cause unnecessary damage to a community or in some instances to an industry. Although we're in favour of cost recovery, we think it should be phased in so that we don't suffer this damage. I can give you an example of this.

[Translation]

pas pour objet de dégager des bénéfices. Il faudrait également, à mon avis, se demander si ce service ne devrait pas être purement et simplement privatisé. Le marché devrait-il être ouvert à la concurrence à certains endroits?

Nous ne savons pas quelle est la bonne réponse, mais il y a des gens qui pourraient étudier la question et trouver une meilleure solution que celle d'aujourd'hui.

M. Gouk: Très bien. Merci.

Le président: Monsieur Comuzzi, s'il vous plaît.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur MacDougall, merci de votre exposé.

Je ne sais pas vraiment pourquoi vous êtes ici aujourd'hui. Lorsque je suis arrivé hier soir, j'ai constaté qu'il ne restait pas un mètre carré de libre dans vos deux ports pour mettre un conteneur de plus. Vous êtes vraiment plein.

M. MacDougall: Oui. C'est très agréable.

M. Comuzzi: Un bateau a signé pour 11 millions de tonnes de farine. Est-ce que les affaires marchent toujours aussi bien?

M. MacDougall: Pas toujours.

M. Comuzzi: Oh, pas toujours aussi bien. Très bien.

M. MacDougall: Nous envoyons cet après-midi nos antagonistes syndicaux au port de Montréal.

M. Comuzzi: Je vois. Merci.

AI-je raison de croire que vous aimeriez assister à la suppression de Ports Canada et à son remplacement pour une sorte de tribunal administratif?

M. MacDougall: Une autre solution pour les principaux ports canadiens.

M. Comuzzi: Le modèle de la commission portuaire vous plairait.

M. MacDougall: Oui.

M. Comuzzi: Avec de plus grands pouvoirs locaux.

M. MacDougall: Oui.

M. Comuzzi: Je passe sur le pilotage pour l'instant.

Je suis un peu surpris de votre esprit de clocher concernant les brise-glaces. Ce voyage dans la région atlantique a fait découvrir à certains membres du comité qui ne le savaient pas l'importance des services de brise-glaces pour certaines petites communautés de la région. Ces communautés nous ont affirmé que s'il leur fallait prendre en charge le coût total de ces services, leur survie économique qui, il va sans dire, est déjà aléatoire, serait gravement compromise. On nous a dit hier qu'une telle initiative entraînerait la fermeture de deux ou trois entreprises.

Vous dites, au nom de la Nouvelle-Écosse, que ce service devrait être entièrement financé par les usagers au détriment de vos voisins. N'est-ce pas?

M. MacDougall: Nous disons simplement que les services offerts par Transports Canada dans le domaine maritime devraient être financés par les usagers. Cependant, il ne faudrait pas que certaines communautés ou, dans certaines circonstances, certaines industries soient inutilement sacrifiées. Bien que nous soyons en faveur du recouvrement des coûts, il faudrait que cela se fasse progressivement pour éviter ce genre de problème. Je peux vous en donner un exemple.

[Texte]

Mr. Comuzzi: I'm not going to have time for the example. I'm sorry, Mr. MacDougall. We have a strict chairman.

What you're saying, in essence, is your thrust is against Montreal—we know that—but the same position—You know, there's a double standard here. The same position that you want to adopt, with respect to user-pay, against Montreal, you don't want applied to the other areas, your other—

Mr. MacDougall: I didn't say that.

Mr. Comuzzi: It sounded like that. Explain it to me, then.

Mr. MacDougall: First of all, I don't know that our main thrust is against Montreal. Montreal happens to be another port. It happens to be a port on a river that receives ice-breaking provided by the Government of Canada.

• 0920

Halifax happens to be at the end of a rail line, and over time, with inflation and other factors that affect the economy, the cost of inland movement of a container keeps rising in the port of Halifax. That doesn't happen on the St. Lawrence River.

Ten years ago, the differential wasn't much smaller than it is today. Twenty years ago it was smaller still. As time goes by and the cost of moving things by rail increases and the cost of ice-breaking doesn't change, the position of the port of Halifax gets worse and worse each year. We're not suggesting this just for the port of Montreal. We have to be fair in this country and everyone should be treated alike.

The situation with many government services is when they are free we all want them, and we all grow to rely on them. It is no different for marine services being provided by the government. The federal government has cut the MFRA, and I don't hear you making the same argument as to why the MFRA shouldn't have been cut. I don't think I can see the difference.

Mr. Comuzzi: That leads to one final question, and I would like to refer to the seaway report. We were trying to establish an equitable system of marine transportation in an isolated study. I don't think the members of the committee were trying to favour one area over another, knowing full well there was going to be a broader review. We were trying to establish equity so Vancouver wouldn't have an unfair advantage over Halifax because of government subsidies or building elevators or whatever the case may be. Nor should the seaway be anything but total cost recovery.

Trying to arrive at that, we looked at the harbour tax in the United States. You don't agree with that type of concept, but it was used as an example, not a solution. There should be some other form of arriving at total cost recovery on the seaway system. That was one solution of many.

When cost recovery is implemented, would you then agree that whatever this committee recommends should be equitable across Canada? One region would not be favoured over another. The local authorities would be allowed to manage their own affairs, with no government interference with respect to creating an inequitable position. Would that be a fair statement?

[Traduction]

M. Comuzzi: Je n'aurai pas le temps pour votre exemple. Je m'excuse, monsieur MacDougall. Notre président est très strict.

En fait, vous visez surtout Montréal—nous le savons—mais c'est la même chose. . . c'est quand même un peu deux poids deux mesures. Vous voulez que Montréal paie, mais vous ne voulez pas que le même principe soit appliqué dans d'autres domaines, dans les autres. . .

M. MacDougall: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Comuzzi: Cela y ressemblait. Expliquez-moi, alors.

M. MacDougall: Pour commencer, nous ne visons pas particulièrement Montréal. Il se trouve que Montréal est un autre port. Il se trouve que c'est un port sur un fleuve qui bénéficie de services de brise-glace fournis par le gouvernement du Canada.

Il se trouve que Halifax est en bout de ligne ferroviaire et qu'avec le temps, avec l'inflation et les autres facteurs qui affectent l'économie, le coût du transport par voie de surface d'un conteneur ne cesse d'augmenter à partir de Halifax. Ce n'est pas le cas sur le Saint-Laurent.

Il y a 10 ans, l'écart de prix était beaucoup plus petit qu'il ne l'est aujourd'hui. Il y a 20 ans il l'était encore plus. Plus le temps passe et plus le coût du transport par rail augmente alors que le coût des services de brise-glace reste stationnaire, et la situation du port de Halifax s'aggrave chaque année. Nous ne visons pas uniquement le port de Montréal. Il faut être juste et que tout le monde soit traité de la même manière.

Le problème de beaucoup de services gouvernementaux c'est que lorsqu'ils sont gratuits nous les voulons tous et nous finissons par les tenir pour acquis. Il en va de même pour les services maritimes offerts par le gouvernement. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et je ne vous entends pas présenter les mêmes arguments en sa faveur. Pourtant, je ne vois pas la différence.

M. Comuzzi: Cela m'amène à une dernière question et j'aimerais me référer au rapport de la Voie maritime. L'objet de cette étude était la création d'un système équitable de transport maritime. Je ne pense pas que les membres du comité voulaient favoriser un secteur plutôt qu'un autre sachant très bien qu'une étude plus générale suivrait. Nous voulions rétablir une certaine équité pour que des subventions gouvernementales, la construction de silos subventionnée, etc., peu importe, ne favorisent pas injustement Vancouver par rapport à Halifax. Dans la même optique, l'Administration de la Voie maritime devrait recouvrer tous ses frais.

Pour trouver une solution, nous avons étudié le concept de taxes portuaires américain. Vous n'êtes pas d'accord avec ce concept, mais il était simplement cité comme exemple et non pas comme solution. Il devrait y avoir une autre forme de solution pour couvrir le total des frais de la Voie maritime. C'était une solution parmi beaucoup d'autres.

Si l'option de recouvrement total des frais est adoptée, serez-vous d'accord pour que quoi que le comité recommande, l'application soit générale? Pour qu'aucune région ne soit favorisée par rapport à une autre? Les administrations locales auraient la responsabilité de gérer leurs propres affaires sans intervention gouvernementale et ce serait à elles de veiller à cette équité. Cela vous semble raisonnable?

[Text]

Mr. MacDougall: Yes. If I may, I would like to say something about the U.S. tax.

In the United States the port of New York has millions of tonnes coming through, it and that will continue regardless of what happens because that's the marketplace. The port of New York and the east coast ports of the United States support the Mississippi River system. They provide all the dollars for the corps of engineers to go out and dredge the Mississippi.

Truthfully, the Mississippi isn't really in competition with New York. No container ship is going to sail 800 miles up the Mississippi; that's an impossibility. But it does make the movement of some commodities on the Mississippi a lot cheaper, and makes the movement of commodities through New York only a little more expensive because of huge tonnage. We don't have that situation in Halifax. We have a very small tonnage and only 40% of it is destined for this area; 60% of it is going beyond. In New York, perhaps 80% of it is destined for the local area.

The Chairman: Just to re-emphasize the witness's point, on page 6 he does say that on behalf of the minister the government is concerned with ensuring that increased cost recovery is undertaken in a fair and equitable manner. So I'm sure there are sensitivities by this province to the needs of home heating fuel getting to St. John's or something to that effect.

• 0925

Mr. Hubbard (Miramichi): I'm a little bit taken aback by our stop here in Nova Scotia. You represent the province and your presentation is almost entirely in terms of the port of Halifax. We're not looking just at the major ports but also the minor ports within Atlantic Canada and across this country.

I'd like to give our witness some opportunity to relate to us the importance and the numbers of other ports in the province of Nova Scotia that would be of economic significance and that would be important to the future of those various regions within Nova Scotia. Could you do that for us, Mr. MacDougall?

Mr. MacDougall: The terms of reference for the committee didn't really look at say Sydney or the Strait of Canso. We have on the horizon a very real problem for these regional ports. It is our understanding that Transport Canada is considering changing their ownership structure of those, but we're not really aware of that as yet and I didn't realize part of your mandate was to look at that. I thought we were looking at the navigation system.

We have very real concerns about what's going to happen to this second level of ports if Transport Canada in fact gets rid of these ports. If that's going to be the end result, it's another thing that hopefully doesn't happen too quickly—that we don't close these things down.

The Chairman: Mr. Hubbard is in fact correct, Mr. MacDougall. Maybe the minister didn't pass the information on to you, but in fact the terms of reference laid down by the government to this committee include just about everything in the marine section. Everything with this committee is on the table—from structure to pilotage to the system of ports—and you touched on some of it.

[Translation]

M. MacDougall: Oui. Si vous me le permettez, j'aimerais dire un ou deux mots sur cette taxe américaine.

Aux États-Unis, des millions de tonnes transitent par le port de New York et ce trafic se poursuivra envers et contre tous parce que c'est le marché qui le dicte. Le port de New York et les ports de la côte est des États-Unis subventionnent l'entretien du bassin du Mississippi. Ce sont eux qui financent le dragage permanent de ce bassin.

À vrai dire, le Mississippi n'est pas vraiment en concurrence avec New York. Aucun porte-conteneurs ne remonte le Mississippi sur 800 milles, c'est impossible. Mais cela diminue de beaucoup le prix de revient du transport de certaines marchandises sur le Mississippi, et n'augmente que de très peu le transit par New York à cause de l'énormité des tonnages transportés. Ce n'est pas notre cas à Halifax. Notre tonnage est beaucoup moins important et seulement 40 p. 100 de celui-ci est destiné au marché local; 60 p. 100 poursuit sa route. À New York, il y a peut-être 80 p. 100 qui reste sur place pour le marché local.

Le président: Je me permets de vous rappeler que le témoin dit à la page 6 qu'au nom du ministre le gouvernement veut s'assurer que toute augmentation du recouvrement des frais n'oublie ni la justice ni l'équité. Je suis donc assuré que les responsables de cette province sont sensibles aux besoins, entre autres, en mazout, des habitants de St. John's pour se chauffer l'hiver.

M. Hubbard (Miramichi): Je suis un peu déconcerté par notre arrêt ici en Nouvelle-Écosse. Vous représentez la province et votre exposé est presque entièrement consacré au port de Halifax. Nous ne nous intéressons pas qu'aux grands ports, mais aussi aux ports moins importants du Canada atlantique et de l'ensemble du pays.

J'aimerais offrir la possibilité à nos témoins de nous parler des autres ports de Nouvelle-Écosse économiquement importants pour l'avenir des diverses régions dans lesquelles ils se trouvent. Est-ce que vous pourriez nous en dire un mot, monsieur MacDougall?

M. MacDougall: Le comité n'avait pas vraiment pour mandat d'examiner la question de, disons, Sydney ou du détroit de Canso. L'avenir de ces ports régionaux est assez sombre. Nous croyons savoir que Transports Canada envisage de modifier la structure organisationnelle de ces ports, mais nous n'en savons pas beaucoup plus que cela pour le moment et je ne savais pas que vous aviez pour mandat de vous y intéresser. Je croyais que vous vous intéressiez au système de navigation.

Nous avons de très gros soucis quant à l'avenir de ce deuxième niveau de ports si Transports Canada décide vraiment de s'en débarrasser. Si c'est le résultat final, il est à espérer, encore une fois, que cela n'arrivera pas trop vite—ou qu'ils finissent par être épargnés.

Le président: M. Hubbard a en fait raison, monsieur MacDougall. Le ministre ne vous en a peut-être pas informé, mais le mandat de notre comité couvre pratiquement tout ce qui touche au domaine maritime. Tout est sur la table—des systèmes de pilotage au système portuaire—et vous en avez d'ailleurs un peu parlé.

[Texte]

[Traduction]

Mr. MacDougall: We inferred that when we spoke about the Canada Ports Corporation. They may want to look after this balance. We didn't put this in, but truthfully we fear there may not even be a balance left.

Mr. Hubbard: Mr. Chairman, in all fairness to the province of Nova Scotia, might it be worth while for them to put in a written submission before this committee makes a report? I know that as far away as Parrsboro you have bits of shipping and it's very important to some of these other areas of the province. It would be good to have that on record before this committee makes its final report.

Mr. MacDougall: Yes, I'll undertake to do that.

The Chairman: That's good. We would appreciate that sooner rather than later, Mr. MacDougall, because this committee has a time schedule. If you could forward it to the clerk of the committee, it will be distributed among the members. Thank you, sir.

Colleagues, we will move on to the port of Halifax, where I'm sure the questions dovetail.

Thank you, Mr. MacDougall. I know with the position you have it can be rather awkward sometimes to try to answer some of the questions.

Mr. MacDougall: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We invite to the table the Halifax Port Corporation. Good morning and welcome. I'm betting that the president and CEO, Mr. Bellefontaine, will be the spokesperson for the group this morning. We look forward to your presentation.

Mr. Merv Russell (Chairman of the Board, Halifax Port Corporation): Thank you, Mr. Chairman. With us today are Captain Claude Ball, chief operating officer of the Halifax Port Corporation; Ms Patricia McDermott, vice-president of marketing; and our president, Mr. David Bellefontaine.

• 0930

David will lead us through the preliminary overview of our presentation, Mr. Chairman and members of the committee, and then we'll be open for questions.

Mr. David Bellefontaine (President and Chief Executive Officer, Halifax Port Corporation): Mr. Chairman and members of the committee, welcome to Halifax. I guess the question is why am I here with all the ships in the harbour?

I would like to focus on the key issues. As you mentioned, I'll keep the presentation brief. We have a very lengthy presentation, which you have in front of you. I've identified the key issues and I would like to go through those and focus, more importantly, on the port sector of which we are more familiar.

First, I'll give just one minute of highlights. The Halifax Port Corporation is a parent crown corporation at the federal level under the FAA. Our mission is to foster and promote trade and transportation, but also to serve as a catalyst for the local, regional and national economies.

M. MacDougall: Nous y avons fait allusion à propos de Ports Canada. Ils voudront peut-être en tenir compte. À la vérité, nous craignons que toute solution équilibrée soit fortement compromise.

M. Hubbard: Monsieur le président, il serait peut-être utile et juste pour la Nouvelle-Écosse qu'elle nous envoie un mémoire sur cette question avant que nous ne rédigeons notre rapport. Je sais que même à Parrsboro, il y a quelques petites activités maritimes et ces activités sont très importantes pour certaines de ces autres régions de la province. Il serait bon d'avoir un mémoire sur la question avant que nous ne rédigeons notre rapport final.

M. MacDougall: Oui, je m'engage à le faire.

Le président: Très bien. Le plus tôt serait le mieux, monsieur MacDougall, parce que nous avons un calendrier à respecter. Si vous pouviez l'envoyer au greffier du comité, nous le distribuerions aux membres. Merci, monsieur.

Chers collègues, nous passons au port de Halifax dont les préoccupations doivent certainement être complémentaires.

Merci, monsieur MacDougall. Je sais que dans votre situation, il est parfois très délicat de répondre à certaines questions.

M. MacDougall: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous invitons à la table la Société du port de Halifax. Bonjour et soyez les bienvenus. Je parie que c'est le président-directeur général, M. Bellefontaine, qui sera le porte-parole du groupe ce matin. Nous attendons avec impatience votre exposé.

M. Merv Russell (président du conseil d'administration, Société du port de Halifax): Merci, monsieur le président. Nous sommes accompagnés aujourd'hui du capitaine Claude Ball, chef des services d'exploitation de la Société du port de Halifax; de M^{me} Patricia McDermott, vice-présidente, Marketing, et de notre président, M. David Bellefontaine.

Monsieur le président, après l'exposé de David, nous répondrons volontiers à vos questions.

M. David Bellefontaine (président-directeur général, Société du port de Halifax): Monsieur le président, mesdames et messieurs, bienvenue à Halifax. Je suppose que la question que vous posez est: pourquoi suis-je ici avec tous ces bateaux dans le port?

J'aimerais me limiter aux questions principales. Comme vous me l'avez demandé, je vais résumer au maximum. Le document que vous avez entre les mains est très long. J'en ai dégagé les points principaux et j'aimerais me concentrer sur eux, et encore plus, sur les questions qui concernent le port et qui nous sont plus familières.

Je commencerai par quelques points d'intérêt général. La Société du port de Halifax est une société mère de la Couronne au niveau fédéral conformément à la Loi sur la gestion des finances publiques. Nous avons pour mission d'encourager et de favoriser les échanges commerciaux et les transports, mais aussi de jouer un rôle de catalyseur pour les économies locales, régionales et nationales.

[Text]

That word "catalyst" is very important. In terms of impact, 7,000 jobs rely on the port of Halifax. There's in excess of \$300 million in expenditures, and in excess of \$200 million in income is generated from the port. We handle 14 million tonnes of cargo. In terms of the container portion of the economic impact, it represents a full two-thirds of that impact. That's why it's so important to us.

We were pleased to hear the government has decided to commercialize CN Rail. We supported that initiative and we're certainly going to watch it closely as it proceeds.

First, I'd like to identify a couple of points on pilotage. There are two issues we've put before the NTA many times. One relates to the level of tariff increases. The second relates to the subsidization, I guess you could say, within the region. We have a concern with those issues.

We feel in Halifax that we have a very delicate balance of services and costs. Our approach is to keep costs to a bare minimum because of our distance to the market. We have disadvantages vis-à-vis that distance, so we have to make up for that in all sectors of the port system by keeping costs as low as possible.

The level playing field issue has been mentioned before. The pilotage authority—and Laurentian—has been subsidized to the tune of about \$5 million a year. In Halifax, we're expected to break even, which we do in most cases. We feel that's a form of subsidy.

Within the overhead allocation, we feel there's a disproportionate share of the overhead in Halifax. Halifax pilotage accounts for 32% of the revenue, but in fact picks up 46% of the overhead. We feel that's an issue to be looked at as well.

Finally on pilotage, we think there's merit in pursuing a review of the administration of pilotage in Halifax to determine if in fact it could be privatized or if it should come under the Halifax Port Corporation.

We retained the services of KPMG-Peat Marwick Thorne to do a very preliminary review of pilotage to determine whether, if it came under the Halifax Port Corporation, there would be savings we could pass on to the users. They in fact have identified some savings vis-à-vis the overhead. But that was very preliminary. I would suggest that if this were to be pursued, certainly further analysis would have to be done to fine-tune the analysis.

In terms of the seaway, it would be difficult for us to support the nation-wide *ad valorem* tax if that is the one chosen to support the seaway. It certainly would diminish Halifax's competitive advantages we have and that we promote around the world.

Second, as for the restriction vis-à-vis waivers, you heard about that this morning as well. We disagree with that. We support the shipping federation as well such that the restrictions should not be furthered.

[Translation]

Ce terme «catalyseur» est très important. Au niveau de l'impact, 7 000 emplois dépendent du port de Halifax. Les dépenses dépassent 300 millions de dollars et le port génère plus de 200 millions de dollars de revenus. Nous manutentionnons 14 millions de tonnes de marchandises. Le trafic conteneur représente les deux tiers de l'impact économique. C'est la raison pour laquelle il est tellement important pour nous.

Nous sommes heureux d'apprendre que le gouvernement a décidé de commercialiser le CN. Nous sommes favorables depuis longtemps à cette initiative et nous suivrons certainement de très près son évolution.

Pour commencer, j'aimerais aborder un ou deux points au sujet du pilotage. Il y a deux problèmes au sujet desquels nous avons saisi, à plusieurs reprises, l'Office national des transports. Le premier concerne les augmentations de tarif et le deuxième le, disons, subventionnement à l'intérieur de la région. Ce sont deux problèmes préoccupants.

À Halifax, l'équilibre coût-services est très délicat à réaliser. Notre objectif est de maintenir les coûts au strict minimum à cause de notre éloignement des marchés. Cet éloignement est un inconvénient et nous devons le compenser dans tous les autres secteurs du système portuaire en maintenant les coûts le plus bas possible.

On vous a parlé tout à l'heure d'égalité des chances. L'administration de pilotage—et la Voie maritime du Saint-Laurent—est subventionnée à hauteur de 5 millions de dollars par an. À Halifax, nous sommes censés rentrer dans nos frais, ce que nous faisons dans la majorité des cas. Nous estimons que c'est une forme de subvention.

Dans la répartition des frais généraux, nous estimons que la part de Halifax est disproportionnée. Les services de pilotage de Halifax rapportent 32 p. 100 des revenus, mais assument en fait 46 p. 100 des frais généraux. Nous estimons que cette question doit également être étudiée.

Enfin, toujours au sujet du pilotage, nous estimons utile de poursuivre un examen de l'administration de pilotage de Halifax pour déterminer si elle pourrait en fait être privatisée ou si elle devrait relever de la Société du port de Halifax.

Nous avons retenu les services de KPMG-Peat Marwick Thorne pour réaliser une étude très préliminaire du pilotage pour déterminer si, en cas d'absorption par la Société du port de Halifax, des économies pourraient être réalisées au bénéfice des usagers. D'après eux, certaines économies devraient être réalisées au niveau des frais généraux. Mais c'est tout à fait préliminaire. Si cette initiative se concrétisait, il faudrait certainement procéder à une analyse complémentaire plus poussée.

Pour ce qui est de la Voie maritime, il nous serait difficile d'approuver une taxe générale *ad valorem* si c'est l'option choisie pour la financer. Cela réduirait automatiquement les avantages compétitifs de Halifax, avantages qui sont notre image de marque dans le monde entier.

Deuxièmement, on vous a déjà également parlé ce matin des restrictions de dérogation. Nous ne sommes pas d'accord. Nous appuyons également la Fédération de navigation qui demande à ce que ces restrictions ne soient pas étendues.

[Texte]

As for the coast guard, the Halifax Port Corporation supports a level of cost recovery, but only after a paring down of the operating and capital costs. We think the coast guard has to be made extremely lean. A number of services should be in fact privatized. An amalgamation of the coast guard and DFO fleets makes sense to us. The elimination of surpluses, if there are any, should be first attacked and then a cost-recovery scheme should be endorsed.

We have the same concern with the method of cost recovery that we have with the seaway. The across-the-board tax on users is not appropriate. It's unfair to tax those people who do not use the services. In our opinion, the coastal ports would pay a higher share versus inland ports, based on the need. Commercial users should only pay for the services they require.

I know you've heard this morning that ice-breaking has been a concern of ours. We do compete with the port of Montreal, and ice-breaking is certainly a subsidy that favours the port of Montreal over Halifax.

I believe my counterpart in Montreal has been quoted in the press as saying that in fact ice-breaking does support the users of the port of Montreal. So when it comes to commercial discipline and commercial competitiveness, of course we have a concern with ice-breaking. We'd be fools not to. It causes Montreal to be at less cost than it should be, vis-à-vis our port.

I'd like to get into the port sector. I have a twofold synopsis, which I'll go over briefly. First is a case for Halifax to become more autonomous and to get out of the bureaucracy we are in currently. Secondly, I have a concept for the committee's consideration with respect to a new port system. This is meant of course to help you, not to hinder your deliberations.

As a bit of history, prior to 1936 harbour commissions were established at a number of ports in Canada, including Halifax. During that time there were uncontrolled expenditures. There were virtually no financial controls in place whatsoever. As a result, these harbour commissions encumbered millions of dollars of debt that had to be dealt with by the federal government.

Sir Alexander Gibb came in and prepared a report. As a result of his report, the National Harbours Board was formed in 1936, which then consolidated these ports and the authority for these ports in Ottawa. There was virtually no local input during the period of time from 1936 until 1983, when the new Canada Ports Corporation Act was proclaimed and came into force. The result was that Halifax became a local port corporation in June 1984.

At that time, the intent as we understood it was to give this port and other ports who became local ports corporations a high level of authority to run their own affairs. We have a board of directors of very competent people from the area. So we did not

[Traduction]

Pour ce qui est de la Garde côtière, la Société du port de Halifax est favorable à certains niveaux de recouvrement des frais mais à condition que ce service réduise ses coûts de fonctionnement et d'immobilisation. Il faut soumettre la Garde côtière à un régime sévère. En fait, il faudrait privatiser un certain nombre de services. Nous trouverions tout à fait logique une fusion des flottes de la Garde côtière et de Pêches et Océans. Il faudrait commencer par éliminer le poids excédentaire, si poids excédentaire il y a, avant de proposer un plan de recouvrement des frais.

La méthode de recouvrement des frais nous pose le même problème que pour la Voie maritime. Le concept de taxes universelles n'est pas opportun. Il est injuste de taxer les non-utilisateurs de ces services. À notre avis, les ports côtiers assumeront une part plus élevée que les ports intérieurs, sur la base des besoins. Les usagers commerciaux ne devraient payer que pour les services dont ils ont besoin.

• 0935

Je sais qu'on vous a parlé ce matin de nos problèmes de brise-glace. Nous sommes en concurrence avec le port de Montréal et les services de brise-glace constituent une subvention qui favorise le port de Montréal par rapport à celui de Halifax.

Je crois que mon homologue de Montréal a été cité dans la presse disant qu'en fait les services de brise-glace aident les usagers du port de Montréal. Donc, au niveau de la discipline commerciale et de la concurrence commerciale, il est certain que ces services nous posent un problème. Nous serions idiots de ne pas nous en apercevoir. Par rapport aux nôtres, les coûts de Montréal sont inférieurs à ce qu'ils devraient être.

J'aimerais dire quelques mots sur le secteur portuaire. J'ai un scénario en deux volets dont j'aimerais brièvement vous parler. Premièrement, nous voudrions que Halifax devienne plus autonome et soit débarrassé du fardeau bureaucratique actuel. Deuxièmement, j'ai un concept à vous proposer au sujet d'un nouveau système portuaire. Bien entendu, son objet est de vous aider et non pas de contrarier vos délibérations.

Un petit rappel historique. Avant 1936, les commissions portuaires existaient dans un certain nombre de ports au Canada, y compris à Halifax. Les dépenses étaient alors incontrôlées. Il n'y avait pratiquement aucun contrôle financier. En conséquence, ces commissions portuaires ont accumulé des millions de dollars de dettes que le gouvernement fédéral a dû prendre en charge.

Sir Alexander Gibb a alors préparé un rapport. Ce rapport a eu pour conséquence la formation en 1936 de la Commission nationale des ports qui les a regroupés et en a conféré l'administration à Ottawa. La participation locale n'a pratiquement pas été prise en compte pendant cette période de 1936 à 1983, année où la nouvelle Loi sur la Société canadienne des ports a été proclamée et est entrée en vigueur. En conséquence, Halifax est devenu une société locale portuaire en juin 1984.

À l'époque, l'intention, selon ce que nous avons compris, était de donner à ce port et à d'autres ports qui devenaient des sociétés portuaires locales de plus grands pouvoirs pour gérer leurs propres affaires. Nous avons un conseil d'administration

[Text]

need that level of intervention from another body in Ottawa before we went to the minister. We feel that the intent of the CPC was to have oversight authority and not management authority over the LPCs.

I have a quote in the package that I'll read to you. It's rather direct. It says that any organization still trying to define its role after 11 years obviously does not have a role. I'm referring here to the role of the CPC over the LPCs.

The Chairman: What page is that quote on? That's one we have to put into the report.

Mr. Bellefontaine: It's on page two of the second package.

The Chairman: Thank you very much. Sorry to have interrupted you.

Mr. Bellefontaine: No problem.

In terms of the business case to provide Halifax with more authority, I would like to point out a number of issues in terms of our success.

Since 1984 we've undertaken over \$40 million of capital expenditures, all paid for by the port. We've had positive net income every year, even during the recessionary periods, when we lost one-third of our business. We've paid almost \$8 million to the shareholders in terms of dividends and special cash payments. We have a working capital ratio of almost four to one, which I'm sure bankers would love. We are debt-free. Our corporate plan projections show continued growth and success. We've had two special management audits, which reported clean.

In 1993 KPMG-Peat Marwick undertook a study called "Public Charges and Financial Assistance at Ports". They compared Hampton Rhodes, Montreal, New York, and Halifax. Halifax had the highest rate of return on assets.

Since 1984 our labour costs have been reduced by 15% and our manpower numbers have been reduced by 51%. So I think we've been successful. We do not need an organization in Ottawa to micro-manage the HPC. We still have a concern over the police costs and the CPC costs. They total about \$2 million, and we have virtually no control over those. So that's our business case.

Moving on to a new approach for your consideration, I've read the minister's latest statements in the press, and he's talking about a national port system. He refers to too much capacity in the system, fragmentation and insufficient cost recovery, and says ports should have more autonomy and more ports should be commercialized.

So when I look at those parameters or principles, I'll try to come up with a concept that might assist the committee in its deliberations. In addition to encompassing what the minister has said, the concept also promotes clear lines of authority and recognizes the competitive environment within which we operate.

[Translation]

constitué de personnalités très compétentes de la région. Nous n'avions donc plus besoin de ce palier d'intervention d'une autre instance à Ottawa avant de nous adresser au ministre. Selon nous, l'intention était que la Société canadienne des ports ait un pouvoir de supervision et non pas un pouvoir de gestion sur les sociétés portuaires locales.

J'ai une citation dans le dossier que je vais vous lire. Elle est assez directe. Elle dit que toute organisation qui continue à essayer de définir son rôle 11 ans après sa constitution n'a de toute évidence pas de rôle. Je parle ici du rôle de la Société canadienne des ports auprès de la Société portuaire locale.

Le président: À quelle page se trouve cette citation? Il faut que nous la mettions dans notre rapport.

M. Bellefontaine: Elle se trouve à la page 2 du deuxième dossier.

Le président: Merci beaucoup. Je m'excuse de vous avoir interrompu.

M. Bellefontaine: Pas de problème.

Quant aux raisons de donner plus de pouvoirs à Halifax, j'aimerais vous signaler un certain nombre de nos succès.

Depuis 1984, nous avons entrepris pour plus de 40 millions de travaux tous payés par le port. Chaque année, nos recettes sont supérieures à nos dépenses, même pendant les périodes de récession pendant lesquelles nous avons perdu un tiers de notre trafic. Nous avons payé près de 8 millions de dollars aux actionnaires sous forme de dividendes et de primes spéciales. Notre ratio capital-actions est de près de 4 pour 1, ce que beaucoup de banquiers aimeraient. Nous n'avons aucune dette. Les projections de notre plan d'entreprise indiquent une croissance continue et le succès. Nous avons eu deux vérifications spéciales de gestion qui n'ont rien trouvé à redire.

En 1993, KPMG-Peat Marwick a entrepris une étude intitulée «Public Charges and Financial Assistance at Ports» (Dépenses publiques et aide financière des ports). Ils ont fait la comparaison entre Hampton Rhodes, Montréal, New York et Halifax. Halifax avait le taux de rendement le plus élevé.

Depuis 1984, nos coûts de main-d'oeuvre ont diminué de 15 p. 100 et nos effectifs de 51 p. 100. Je crois qu'on peut donc parler de réussite. Nous n'avons pas besoin d'un organisme à Ottawa pour nous micro-gérer. Les coûts de police et les coûts de la Société des ports continuent à nous poser un problème. Ils se montent à environ 2 millions de dollars sur lesquels nous n'avons pratiquement aucun contrôle. Voilà notre bilan.

• 0940

Quant à notre proposition, j'ai lu les dernières déclarations du ministre dans la presse et il parle d'un système portuaire national. Il parle de surcapacité dans le système, de fragmentation et d'insuffisance de recouvrement des frais et dit que les ports devraient être plus autonomes et qu'un plus grand nombre devraient être commercialisés.

Compte tenu de ces paramètres ou de ces principes, je vais essayer de vous proposer un concept qui puisse vous aider dans vos délibérations. En plus des suggestions du ministre, ce concept favorise une démarcation plus claire des lignes de pouvoir et tient compte de l'environnement compétitif dans lequel nous opérons.

[Texte]

So the proposal is that you group harbour commissions and local port corporations that meet the test under a new division called a commercial ports division that for legal purposes reports directly to the minister, perhaps through the minister's staff. That group of ports would have increased levels of authority commensurate with its responsibility to the function of the port.

Then you would group the Canada Ports Corporation divisional ports and the public harbours under another division called the public harbours division. Its name indicates what this is all about—public harbours. That group would report to an assistant deputy minister of ports or a corporate secretary or someone of that nature who would have stronger management authority over that division. That's the first step and it's on the last two pages of the hand-out if you'd like to refer to it.

Third would be establishment of a transitional task force that would be mandated to determine the future of each and every port under that public harbours division. They would determine if any ports in that group should be commercialized and moved over to the A team. There would be a transfer of ports if those ports were deemed to be self-sufficient. It would also be decided which ports must remain under the national system. The government may want to retain a number of ports for whatever reasons. That has to be defined.

The remaining ports should be divested. You can divest of those ports by transferring them to a province, a municipality or an association, you can sell them to a shipper, a specific commodity group or an association, or you can close the ports.

What I'm saying may be a radical approach, but you could group the ports a little differently from today. You would have clear lines of authority, less bureaucracy, costs are reduced and you would identify problem areas that have to be addressed. New legislation would probably have to amend the ports act.

The authorities that would be vested in the commercial port division would report directly to the Minister of Transport, and we would submit annual reports to the minister. Ports would receive blanket approval after the corporate plan is approved, which means that we could undertake any project, works or activity contained in that plan that has received approval. We would file an annual report with the minister, and the requirement to pay dividends would remain.

We should have an annual meeting with the shareholders, which we don't have now. Port police should be the responsibility of the individual ports. Local boards should have full authority over CEO appointments and terms and conditions of appointment and employment. Our borrowing activity should be expanded. Excess or surplus cash should remain in the ports to be used for future investment, and the authority for land transactions should be increased.

What I'm saying is that ports that are functionally self-sufficient and commercial should be given a higher level of authority. They can remain federal. The CPC act, whereby the CPC is there to monitor the results of these ports, should either be amended or abolished. We should not report to CPC.

[Traduction]

Il s'agit de regrouper les commissions portuaires et les sociétés portuaires locales répondant au critère d'une nouvelle division intitulée division de ports commerciaux qui, pour des raisons juridiques, relèverait directement du ministre, disons, de l'équipe du ministre. Ce groupe de ports aurait des pouvoirs accrus proportionnels à la responsabilité de la fonction du port.

Ensuite, on regrouperait les ports des divisions de la Société canadienne des ports et les havres publics en une autre division intitulée la division des havres publics. Son nom indique de quoi il s'agirait—de havres publics. Ce groupe relèverait d'un sous-ministre adjoint des ports ou d'un secrétaire exécutif ou de quelqu'un de ce niveau qui exercerait un pouvoir de gestion sur cette division. C'est la première étape et elle est exposée dans les deux dernières pages du dépliant si vous voulez vous y référer.

Troisièmement serait établi un groupe d'étude de transition qui aurait pour mandat de déterminer l'avenir de chacun des ports relevant de cette division des havres publics. Il déterminerait si les ports de ce groupe devraient être commercialisés et transférés à l'équipe A. Ils seraient transférés s'ils sont jugés autonomes. Il déciderait aussi des ports devant être maintenus dans le système national. Il est possible que le gouvernement veuille conserver un certain nombre de ports pour une raison ou pour une autre. Cela reste à définir.

Les ports restants devraient être vendus. On peut vendre ces ports en les transférant à une province, une municipalité ou une association, on peut les vendre à un transporteur, à un groupe commercial ou à une association, ou on peut les désaffecter.

Ce que je propose est peut-être radical, mais on pourrait regrouper les ports d'une manière un petit peu différente. Les lignes de pouvoir seraient clairement démarquées, il y aurait moins de bureaucratie, les coûts seraient réduits et il serait plus facile d'identifier les problèmes à régler. Il faudrait probablement une nouvelle loi pour modifier la Loi sur les ports.

Les pouvoirs qui seraient conférés à la division des ports commerciaux relèveraient directement du ministre des Transports avec dépôt de rapports annuels. Les ports recevraient une approbation globale après approbation du plan d'entreprise, c'est-à-dire que nous pourrions nous lancer dans tout projet, tous travaux ou toute activité inclus dans ce plan. Nous déposerions un rapport annuel auprès du ministre et nous continuerions à payer des dividendes.

Il faudrait qu'il y ait une assemblée chaque année avec les actionnaires, ce qui n'est pas actuellement le cas. La police des ports devrait être la responsabilité de chacun des ports. Les conseils locaux devraient avoir tous pouvoirs sur les nominations de directeurs généraux et sur les conditions d'emploi et les nominations. Nos activités d'emprunt devraient être étendues. Les ports devraient pouvoir conserver leurs excédents ou leurs surplus pour des investissements futurs, et le pouvoir des transactions foncières devrait être accru.

En bref, les ports fonctionnellement commerciaux et autonomes devraient avoir un degré de pouvoir supérieur. Ils peuvent continuer à relever du fédéral. La disposition de la loi qui confère à la Société des ports le rôle de superviser les résultats des ports devrait être soit modifiée soit annulée. Nous ne devrions pas avoir de comptes à rendre à la Société canadienne des ports.

{Text}

{Translation}

• 0945

The Chairman: Thank you very much, Mr. Bellefontaine, for being so succinct and summarizing what is a very detailed report to this committee. The HPC has obviously put a lot of time and thought into this submission. We're particularly thankful for your suggestions on your new approaches to the structure.

I guess it would be timely to ask you what kind of relations you have between labour and management here at this commission, in particular with the longshoremen.

Mr. Bellefontaine: It's excellent. Halifax is known around the world as having stable, productive labour. An example of that is what's occurring right now with these additional ships that have been diverted. There's a lot of work and it's taking a lot of patience to work out all of the logistics of the rail and so on, and we are producing very well. We have a first-class labour force.

Mr. Russell: It should be pointed out, Mr. Chairman, that the unions in the Halifax area have made definite concessions over the past two or three years to be competitive in this new global environment we have to work in. They've made some very, very strong commitments to the future of this port and they've done that in the form of cash.

The Chairman: Congratulations to them and to you.

Mr. Guimond, please.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman.

I'm not sure if my understanding was correct. You share totally the brief presented by the province?

Mr. Bellefontaine: Fully share?

Mr. Guimond: Yes.

The Chairman: Do you agree?

Mr. Guimond: Do you agree totally? Were you there when the representative of the minister presented the brief?

Mr. Bellefontaine: I came in in the middle of his brief, so I didn't hear it all.

Mr. Guimond: Oh, okay.

You skipped the coast guard. In your presentation you spoke only on ice-breaking. What do you think about cost recovery? You mentioned some concept like cost recovery shall consider the competitiveness of Canadian ports, but we must define the criteria. What is your position on cost recovery?

Mr. Bellefontaine: We've never opposed cost recovery. As a matter of fact we've endorsed it, but based on user pay.

In Halifax, as we said earlier, we have a number of competitive advantages that would be eroded if we were to pay for a service our users do not require. That's why we think it's unfair to have an across-the-board tax system of sorts to charge users for a system we do not use.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Bellefontaine, d'avoir été si succinct et d'avoir résumé le mémoire très détaillé que vous avez présenté au comité. Les responsables de la Société du port de Halifax ont manifestement consacré beaucoup de temps et d'efforts à la préparation de ce mémoire. Nous vous remercions en particulier de vos propositions relatives à la mise en place de la nouvelle structure.

Je pense qu'il est opportun de vous demander comment sont les relations ouvrières entre les syndicats et la direction de la société, surtout à l'égard des débardeurs.

M. Bellefontaine: Elles sont excellentes. Halifax est connu dans le monde entier pour sa main-d'œuvre stable et productive. La situation actuelle, avec les navires supplémentaires qui ont été détournés, est un bon exemple. Il y a beaucoup de travail et il faut énormément de patience pour régler tous les détails de logistique du transport ferroviaire, etc., et notre productivité est excellente. Nous avons une main-d'œuvre de premier ordre.

M. Russell: Il convient de signaler, monsieur le président, que les syndicats de la région de Halifax ont fait maintes concessions au cours des deux ou trois dernières années pour être concurrentiels dans le contexte de la mondialisation des activités. Ils ont pris des engagements très fermes à l'égard de l'avenir de notre port et cela s'est fait sur le plan monétaire.

Le président: Nos félicitations à vous et à eux.

Monsieur Guimond.

M. Guimond: Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas certain d'avoir bien compris. Vous partagez sans réserve le mémoire présenté par la province?

M. Bellefontaine: Partagez sans réserve?

M. Guimond: Oui.

Le président: Autrement dit, l'approuvez-vous?

M. Guimond: L'approuvez-vous totalement? Étiez-vous dans la salle lorsque le représentant du ministre a présenté le mémoire?

M. Bellefontaine: Je suis arrivé au milieu de son exposé, et j'en ai donc manqué une partie.

M. Guimond: Ah, très bien.

Vous n'avez pas parlé de la Garde côtière. Dans votre exposé, vous avez parlé uniquement des brise-glaces. Que pensez-vous du principe du recouvrement des coûts? Vous avez dit que ce principe est lié à la compétitivité des ports canadiens, mais qu'il faut définir les critères. Que pensez-vous du recouvrement des coûts?

M. Bellefontaine: Nous ne nous y sommes jamais opposés. En fait, nous avons appuyé ce principe, mais en fonction du système du paiement partagé.

À Halifax, comme nous l'avons dit plus tôt, nous perdriions un certain nombre d'avantages concurrentiels si nous devions payer un service dont nos clients n'ont pas besoin. C'est pourquoi il nous paraît injuste d'imposer ce genre de mesure fiscale universelle en vue de faire payer aux utilisateurs un service que nous n'utilisons pas.

[Texte]

But we do believe in cost recovery. We think it's coming. It's very obvious that the government can no longer afford these subsidies. We just witnessed the elimination of the WGTA, which five years ago we would have thought never would happen. Things are changing. We believe this is going to happen, and we would rather be in the forefront than left behind. We want to be in there, up front, to assist them.

Mr. Guimond: In the possibilities about the future of the system, you're on your new approach or your new proposal. You mentioned the devolution to the province. I asked this question to the minister. He understood why the provinces, not only Quebec, are not interested in the devolution of airports or ports. But you mentioned transferring the port to a province. It could be a possibility, but with a small percentage of success.

In your recommendation you mentioned that the Halifax Port Corporation remained a parent crown corporation. If this approach is unacceptable to the government, what will be the solution? Is there a municipality—the city here, the town—or is there an economic regional development committee that will take—

Mr. Bellefontaine: —take control of the port or management of the port? There was a task force that came out two years ago that recommended there be more local input into the port. As to whether the ports would be given up from a federal regime, I doubt it personally. I think there's some merit in that.

• 0950

I think the question is whether or not we stay a federal crown corporation—which we think has some merit—with some changes, or become a harbour commission, which also has some merit, but it has flaws in it, or become something based on the model of the local airport authority, which, by the way, is not independent. There's a number of areas where the government still demands to have control over LAAs.

There's no one system that's perfect, that's for sure. But we think the federal crown system we have—modified to give us more authority, reduce the bureaucracy, cut the cost and work as a business—is workable.

Mr. Guimond: Thank you.

The Chairman: Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I'm rather pleased to see that the general approach you have is very similar to what we've heard from other large ports, particularly Vancouver and Fraser. I assume you communicate with them and compare notes.

Mr. Bellefontaine: From time to time, yes.

Mr. Gouk: There's some commonality of approach. It makes it much easier for us to do our job if most people are not necessarily singing from the same song sheet, but are at least looking at it.

[Traduction]

Néanmoins, nous croyons au principe du recouvrement des coûts. C'est inévitable. De toute évidence, le gouvernement ne peut plus se permettre de telles subventions. Nous venons d'assister à l'abrogation de la LTGO, ce qui nous aurait paru impensable il y a encore cinq ans. Les choses évoluent. À notre avis, nous allons en arriver à ce système et nous préférons être à l'avant-garde que laissés pour compte. Nous voulons être là, aux premières lignes, pour leur venir en aide.

M. Guimond: En ce qui a trait aux perspectives d'avenir du système, vous avez proposé une nouvelle approche. Vous parlez de transfert à la province. J'ai posé la question au ministre. Il comprend pourquoi les provinces, et pas seulement le Québec, ne sont pas intéressées par la prise en charge des aéroports ou des ports. Toutefois, vous avez parlé de transférer le port à la province. C'est une possibilité, mais qui offre peu de chances de succès.

Dans votre recommandation, vous dites que la Société du port de Halifax est restée une société d'État mère. Si le gouvernement ne peut pas accepter une telle démarche, quelle sera la solution? Y a-t-il une municipalité—celle de Halifax par exemple—ou existe-t-il un comité de développement économique régional qui prendra...

M. Bellefontaine: ...prendra le contrôle du port ou de la gestion du port? Il y a deux ans, un groupe de travail s'est penché sur la question et a recommandé une plus grande participation des intérêts locaux dans le port. Quant à savoir si le gouvernement fédéral renoncera à assurer le contrôle des ports, j'en doute pour ma part. C'est un système valable à mon avis.

Il s'agit de savoir si nous allons ou non continuer d'être une société d'État fédérale—ce qui présente à notre avis un certain avantage—moyennant certains changements, ou si nous allons devenir une commission portuaire, ce qui est également un bon système, malgré certaines lacunes, ou encore devenir une entité fondée sur le modèle de l'administration aéroportuaire locale, laquelle, soit dit en passant, n'est pas indépendante. Dans un certain nombre de secteurs, le gouvernement continue d'exiger d'exercer un contrôle à l'égard des AAL.

Aucun système n'est parfait, de toute évidence. Toutefois, nous estimons que le système de société d'État fédérale comme celui en vigueur—modifié en vue de nous accorder plus de pouvoirs, réduire les formalités administratives et les dépenses, et fonctionner comme une entité commerciale—est faisable.

M. Guimond: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Gouk.

M. Gouk: Je me réjouis de voir que votre approche générale va dans le même sens que celle des autres grands ports du pays, surtout Vancouver et Fraser. Je suppose que vous communiquez avec eux et comparez vos notes.

M. Bellefontaine: Oui, de temps à autre.

M. Gouk: On retrouve certaines idées communes. Il nous est beaucoup plus facile de faire notre travail si la plupart des témoins sont au moins sur la même longueur d'ondes, à défaut de proposer exactement les mêmes idées.

[Text]

With regard to ice-breaking, I've been somewhat outspoken on the same issue you've brought up: the subsidization of the Montreal port to the detriment of the ice-free ports. It remains a fact—one I wasn't fully aware of until this tour—that there are many ports and harbours in Atlantic Canada that do require ice-breaking service. They've communicated to us that they would be very hard-pressed to suddenly start paying for this one way or another, whether it be imposed on the user, the ship itself or the port, or some combination.

When you propose this, do you take into consideration the fact that if there were a charge for the services to the user going into Montreal, that would also apply to Newfoundland, P.E.I. and so on?

Mr. Bellefontaine: Well, we're not saying that. Maybe there shouldn't be. Maybe it shouldn't be black and white. There are ports and industries that have been developed for regional development purposes. I think that factor has to be considered when you consider any kind of cost recovery or user-pay.

With the port of Montreal situation, they compete with us on a commercial basis, and that's our concern. We think there is a formula that can be arrived at that would look at the commercial aspects of the ports. They should be paying accordingly.

We're not saying to shut out all the ports in the Maritimes—absolutely not.

Mr. Gouk: Let me throw a wild card at you, then. If there were total user-pay recovery for all ice-breaking service—I don't know whether you'd call it a competitive advantage, but it would provide an advantage, obviously, to the port of Halifax—would the port of Halifax be prepared to consider the possibility of assisting some of the other Atlantic ports in their regional costs vis-à-vis ice-breaking services?

Mr. Bellefontaine: I think that's outside of our mandate. Our mandate is to manage the port of Halifax efficiently. If we were to subsidize an area outside of that, I think we'd be going beyond the running of the port and into economic development.

Mr. Gouk: You mentioned police and the Canada Ports Corporation costs of approximately \$2 million. If that were abolished and you took over your own security, what difference in costs would it make to you, approximately?

Mr. Bellefontaine: On national office or CPC costs, there's half a million dollars we could save immediately, and that doubles our bottom line, because that's what our profit was in 1994. That's significant.

In terms of police, we are not against police. We need a police force, but we would like to have a say in what kind of force we have and what kind of deployment of resources there is. We virtually have no say in that at the present time.

Mr. Gouk: Do you see that by having that there would be a significant cost savings?

[Translation]

En ce qui concerne les services de brise-glace, je n'ai pas maché mes mots au sujet de la question que vous avez soulevée: le subventionnement du port de Montréal au détriment des ports qui ne sont jamais pris dans les glaces. Il n'en demeure pas moins—et j'en suis devenu conscient au cours de ce voyage—que bon nombre de ports et de havres dans la région de l'Atlantique ont besoin du service de brise-glace. Les responsables nous ont fait savoir qu'il leur serait très difficile de devoir payer du jour au lendemain ce service d'une façon ou d'une autre, que les frais soient imposés à l'utilisateur, aux navires proprement dits ou aux ports, ou encore répartis entre les trois.

Lorsque vous faites cette proposition, tenez-vous compte du fait que si les services au port de Montréal devenaient payants pour les usagers, cela s'appliquerait également à Terre-Neuve, à l'Île-du-Prince-Édouard, etc.?

M. Bellefontaine: Eh bien, ce n'est pas ce que nous disons. Ce n'est peut-être pas une bonne idée. Les choses ne devraient peut-être pas être aussi nettes. Il existe certains ports et certaines entreprises qui ont été créés aux fins du développement régional. Il faut prendre ce facteur en compte lorsqu'on envisage d'imposer un système de recouvrement des coûts ou de paiement par l'utilisateur.

Quant au port de Montréal, il nous fait concurrence du point de vue commercial et c'est ce qui nous inquiète. À notre avis, il est possible d'en arriver à une formule qui tienne compte de la situation commerciale des ports. Les frais à payer devraient être calculés en conséquence.

Nous ne disons pas qu'il faut fermer tous les ports des Maritimes—bien au contraire.

M. Gouk: Abordons la question sous un autre angle. Si l'on décidait de recouvrer tous les frais des services de brise-glace auprès des usagers—je ne sais pas si vous parleriez d'avantages concurrentiels, mais cela constituerait manifestement un avantage pour le port de Halifax—seriez-vous disposés à envisager la possibilité d'assumer une partie des frais des autres ports de l'Atlantique relatifs aux services de brise-glace?

M. Bellefontaine: Cela sort de notre mandat. Nous avons pour mandat de gérer le port de Halifax de manière efficace. Si nous devions subventionner un autre secteur, ce ne serait plus simplement de la gestion portuaire, mais plutôt du développement économique.

M. Gouk: Vous avez parlé des services de police et des dépenses d'environ 2 millions de dollars versés à la Société canadienne des ports. Si cela était supprimé et que vous assumiez vous-mêmes vos services de sécurité, quelle différence cela ferait-il au niveau des dépenses?

M. Bellefontaine: Au niveau national, soit les frais de la SCP, nous pourrions économiser sur-le-champ un demi-million de dollars, ce qui doublerait notre marge bénéficiaire, qui était de ce montant en 1994. C'est une somme importante.

Quant aux services de police, nous ne sommes pas contre. Nous avons besoin de forces policières, mais nous aimerions avoir notre mot à dire dans le genre de service offert et les méthodes de déploiement des ressources. À l'heure actuelle, tout nous est imposé.

M. Gouk: Est-ce que, à votre avis, cela vous permettrait de réaliser d'importantes économies?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Bellefontaine: I think there would be a cost savings. How significant, we don't know yet.

Mr. Russell: I'm a member of CPC and I'm also on the police committee, so I wear three hats here today. Clearly, us managing our own police force or a structure of local policing would save us a considerable amount of money.

With regard to the \$1.4 million we pay annually, other than my representation on the police committee, we have no say in how much we pay. We're just assessed a fee. We think we could do it more effectively and at far less cost.

Mr. Gouk: I just want to clarify. As a member of the Canada Ports Corporation, you're fully onside with the suggestion that it be disbanded?

Mr. Russell: I think, not unlike what our president said, if it takes eleven years to find out what your real meaningful role is—We're not surprising ourselves when we go to our meetings on Monday and Tuesday. The writing is on the wall. I read some minutes from previous meetings of this committee. I read a quote of yours, as a matter of fact, and there are no surprises coming.

• 0955

I can speak specifically for HPC. I know we can run it. We have a very fine professional staff, professional ports people. It's a very competitive environment out there, and any dollar we can save from the bureaucratic infrastructure that can be passed along to make us more competitive in this global environment we have to work in—whether it's Patricia or Captain Ball or David, dealing with the shippers and the stakeholders—It will go a long way to making us more competitive.

Mr. Gouk: Just to clarify, you're specifically recommending the dissolution of the Canada Ports Corporation, as opposed to taking the port of Halifax out of that entity. Is that correct?

Mr. Russell: Would you rephrase that, please? I have to go to a meeting on Monday.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Gouk: Do you see the port of Halifax as the only port benefiting from no longer being in Canada Ports Corporation?

Mr. Russell: Not at all, not at all.

Mr. Gouk: I'll leave it at that.

Mr. Russell: My friend Mr. Longstaffe has stated that too.

Mr. Gouk: Thank you.

Mrs. Terrana (Vancouver East): Good morning. Thank you.

I represent a port. Maybe we should learn from you how to keep this labour dispute under control.

Actually, my questions have already been asked, but I just want to go a little further on the port police. In some areas, and I think Vancouver is one of them, they are talking about having the port police under the Vancouver police department. What thoughts do you have on that?

M. Bellefontaine: Nous ferions des économies. De quel ordre, c'est difficile à dire.

M. Russell: Je siège à la SCP et aussi au comité des services policiers, de sorte que je porte trois casquettes aujourd'hui. Il va sans dire que nous pourrions économiser des sommes considérables si nous gérons notre propre police ou un service local de maintien de l'ordre.

Quant à la somme de 1,4 million de dollars que nous payons chaque année, mise à part ma participation au comité des services policiers, nous n'avons pas voix au chapitre. Nous devons simplement payer les droits exigés. Nous pourrions le faire de façon plus efficace et à moindres frais.

M. Gouk: J'aimerais un éclaircissement. En tant que membre de la Société canadienne des ports, approuvez-vous totalement la proposition visant à la démanteler?

M. Russell: Comme l'a dit notre président, s'il faut 11 ans pour déterminer quel rôle utile on joue réellement... Lorsque nous assistons aux réunions le lundi et le mardi, nous n'avons aucune surprise. C'est une issue inévitable. J'ai lu les compte-rendus de certaines réunions de votre comité. J'y ai lu une de vos déclarations en fait, et nous ne devons pas nous attendre à des surprises.

Je peux parler plus précisément de la Société portuaire de Halifax. Je sais que nous pouvons diriger le port. Nous comptons sur un personnel excellent, des professionnels des activités portuaires. Il s'agit d'un milieu très concurrentiel et toute économie réalisable sur l'infrastructure administrative dont nous pouvons profiter pour être plus concurrentiels dans ce milieu mondial où nous évoluons—qu'il s'agisse de Patricia, du capitaine Ball ou de David, qui traitent avec les expéditeurs et les intervenants... Cela contribuera fortement à nous rendre plus concurrentiels.

M. Gouk: Une précision. Vous recommandez précisément la disparition de la Société canadienne des ports, plutôt que le retrait du port de Halifax de cette entité. Est-ce exact?

M. Russell: Auriez-vous l'obligeance de reformuler votre question? Je dois aller à une réunion lundi.

Des voix: Oh, oh.

M. Gouk: A votre avis, le port de Halifax serait-il le seul à tirer avantage de ne plus faire partie de la Société canadienne des ports?

M. Russell: Pas du tout, bien au contraire.

M. Gouk: Je n'ai rien à ajouter.

M. Russell: Mon ami M. Longstaffe l'a dit également.

M. Gouk: Merci.

Mme Terrana (Vancouver-Est): Bonjour. Merci de votre présence.

Je représente une ville portuaire. Vous devriez peut-être nous expliquer comment résoudre ce différend syndical.

En fait, d'autres ont déjà posé mes questions mais je voudrais simplement approfondir la question de la police portuaire. Dans certaines régions, dont Vancouver, on envisage de faire relever la police portuaire de la police municipale. Qu'en pensez-vous?

[Text]

Mr. Bellefontaine: We looked at that some years ago. The city did express an interest in reviewing it, but there were some legal issues that had to be dealt with, with respect to the policing of federal property. I think there's a roadblock that has to be dealt with. I'm not so sure that you can use city police to police federal property.

However, we're not opposed to it at all. I think any option is open whereby we would have a good service, maybe a better service, at a lower cost.

Mrs. Terrana: I know that the role of the police at the port goes beyond looking after the port itself. They've been known to raid for drugs and stuff like that.

I have some concerns about having the municipal police look after the port itself, mostly because it probably would become an RCMP jurisdiction. That's what you're saying to me.

Mr. Bellefontaine: There's a jurisdictional problem, I believe.

Mrs. Terrana: Yes, that's right.

The Chairman: I'm sorry, Anna. What kind of a problem was it?

Mrs. Terrana: The police, the fact that they have been involved with drug—

The Chairman: Speaking for Hamilton, for example, the harbour commission in Hamilton has been using the Hamilton regional police force for years, as they can under the mandate of the commission, and there have never been any jurisdictional problems.

Mrs. Terrana: Big ports like Vancouver probably have more problems when it comes to drugs, stolen cars, and stuff like that. It's probably not—

Mr. Bellefontaine: I think you have to swear them in as federal peace officers. I think you can do that.

Mrs. Terrana: Okay. Thank you.

Mr. Hubbard: I have a couple of brief questions. With respect to taxes paid to the City of Halifax, what do you pay annually? I may have missed that in your report.

Mr. Bellefontaine: We pay about \$900,000 a year. That's the Halifax Port Corporation share. Our tenants also pay realty tax and business tax.

Mr. Hubbard: Would you have any idea of the total between tenants and yourselves?

Mr. Bellefontaine: Probably about \$3.5 million.

Mr. Hubbard: With the ports corporation and the setup at present, one of the complaints we've heard across the country is about the acquisition and management of land, which has to be approved by Ottawa and a number of different agencies there. Is that a concern here in Halifax? How do you stand in terms of your land base?

[Translation]

M. Bellefontaine: Nous avons envisagé cette possibilité il y a quelques années. La municipalité semblait intéressée, mais il a fallu alors résoudre certains problèmes d'ordre juridique, relativement au maintien de l'ordre dans une propriété fédérale. C'est un obstacle qu'il faudra surmonter. Je ne suis pas convaincue que l'on puisse avoir recours à la police municipale pour maintenir l'ordre dans une propriété fédérale.

Toutefois, nous ne sommes pas opposés à cette idée. Nous sommes prêts à envisager toutes les options nous permettant d'améliorer le service et de réduire nos dépenses.

Mme Terrana: Je sais que le rôle des policiers, dans le port, ne se limite pas à la surveillance du port proprement dit. Ils procèdent en outre à des rafles auprès de trafiquants de drogue et autres choses du même genre.

L'idée de confier à la police municipale la responsabilité du port me préoccupe, surtout parce qu'elle relèverait sans doute de la GRC. C'est ce que vous me dites.

M. Bellefontaine: Il se pose à mon avis un problème de compétence.

Mme Terrana: C'est exact.

Le président: Je regrette, Anna. De quel problème parlez-vous?

Mme Terrana: De la police, du fait qu'elle a participé à des rafles de drogue. . .

Le président: À Hamilton, par exemple, la commission portuaire fait appel à la police régionale de Hamilton depuis des années, comme son mandat l'y autorise, et il ne s'est jamais posé de problème de compétence.

Mme Terrana: De grands ports comme celui de Vancouver ont sans doute plus de problèmes en matière de drogues, de vols de voitures, et autres. Ce n'est sans doute pas. . .

M. Bellefontaine: Je pense qu'il faut les assermenter en tant qu'agents de la paix fédéraux. C'est possible.

Mme Terrana: Très bien. Merci.

M. Hubbard: J'ai deux brèves questions à poser. Combien de taxes et impôts payez-vous chaque année à la municipalité de Halifax? C'est peut-être indiqué dans votre mémoire, mais je ne l'ai pas vu.

M. Bellefontaine: Nous payons environ 900 000\$ par an. C'est la part de la Société portuaire de Halifax. Nos locataires payent également l'impôt foncier et la taxe d'affaires.

M. Hubbard: Avez-vous une idée du montant total, pour vous et vos locataires?

M. Bellefontaine: Sans doute de l'ordre de 3,5 millions de dollars.

M. Hubbard: Etant donné la structure actuelle de la société portuaire, bien des gens dans tout le pays ont critiqué le système d'acquisition et de gestion des terrains, lequel doit être approuvé par Ottawa et différents organismes. Cela pose-t-il problème à Halifax? Quelle est votre situation du point de vue foncier?

[Texte]

Mr. Bellefontaine: It is a concern. If we wish to sell a small parcel of land or purchase one to enhance the port's operations, we have to get GIC approval. At present it goes through us, our own board, Canada Ports, the minister's office, Treasury Board, and the GIC. It takes a long time.

Mr. Hubbard: We hear across the country many different concerns with longshoremen, union rates, and so forth. Could you briefly explain what they are here at the port of Halifax?

Mr. Bellefontaine: The rates?

• 1000

Mr. Hubbard: Yes, the rates, the overtime from four to twelve and twelve to eight and so forth, if they exist. Could you use one particular one—

Mr. Bellefontaine: I would need a whole day to explain that one.

We have a competitive labour agreement here and it's fairly comparable with that in Montreal and Saint John. So in terms of labour rates we are competitive, but there is the premium time if there's overtime.

Mr. Hubbard: How much overtime?

Mr. Bellefontaine: They have double and triple. There is double double if you work through a lunch hour.

Mr. Hubbard: Could you just explain that very briefly? Is it double time, for example, from four to twelve and triple time from twelve to eight?

Mr. Bellefontaine: I don't know specifically, but it depends on the day. If it's a statutory holiday it's different from Sunday, which is different from Saturday. So there are a variety of rates. I could certainly get the information for you and submit it to the committee, but I can't talk about it here today. I don't have the facts.

Mr. Comuzzi: Can we get that information, Mr. Chairman?

The Chairman: You can probably get a copy of the contract.

Mr. Bellefontaine: Yes. The Maritime Employers Association is the proper source to get that from.

Ms Patricia McDermott (Vice-President of Marketing, Halifax Port Corporation): One can get caught up in hourly rates, double time, triple time and so on. The situation across ports in the country is fairly similar.

One of the big differences between ports, and one of the big difficulties in Montreal, is the job security provision. It is probably a bigger issue than hourly rates, overtime and so on. It means guaranteed annual income, which we do not have in Halifax, and it has not been an issue.

Mr. Bellefontaine: And we do not want it.

[Traduction]

M. Bellefontaine: C'est un problème. Si nous voulons vendre un petit lot de terre ou en acheter un pour étendre les activités portuaires, il nous faut obtenir l'approbation du gouverneur en conseil. À l'heure actuelle cela doit passer entre nos mains et entre celles de notre conseil d'administration, de la Société canadienne des ports, du Cabinet du ministre, du Conseil du Trésor et du gouverneur en conseil. Ce processus est très long.

M. Hubbard: Dans toutes les régions du pays que nous avons visitées, nous entendons parler des problèmes liés aux débardeurs, aux tarifs syndicaux, etc. Pourriez-vous nous expliquer en quelques mots ce qu'il en est au port d'Halifax?

M. Bellefontaine: Pour les tarifs?

M. Hubbard: Oui, les taux, les heures supplémentaires de quatre heures à minuit, de minuit à huit heures, etc., s'il y a lieu. Pouvez-vous citer un exemple précis?

M. Bellefontaine: Il me faudrait une journée entière pour vous l'expliquer.

Nous avons une convention collective concurrentielle, assez comparable à celle des ports de Montréal et de Saint John. Sur le plan des taux salariaux, nous sommes donc concurrentiels, mais il y a également une prime en cas d'heures supplémentaires.

M. Hubbard: De combien?

M. Bellefontaine: Il y a le taux double et le taux triple et un doublement du taux si l'on travaille pendant l'heure du déjeuner.

M. Hubbard: Pourriez-vous nous expliquer cela brièvement? Le taux est-il, par exemple, double pour l'équipe de seize heures à minuit et triple pour celle de minuit à huit heures?

M. Bellefontaine: Je ne sais pas exactement, tout dépend du jour. Si c'est un congé férié, c'est différent du dimanche, qui est différent du samedi. Il y a donc divers taux qui s'appliquent. Je pourrais me procurer ce renseignement à votre intention et le communiquer au comité, mais je ne peux pas vous en parler aujourd'hui, car je n'ai pas les données sous la main.

M. Comuzzi: Pouvons-nous obtenir ce renseignement, monsieur le président?

Le président: Vous pouvez sans doute obtenir une copie de la convention collective.

M. Bellefontaine: Oui. C'est à l'Association de employeurs maritimes qu'il faut s'adresser à cette fin.

Mme Patricia McDermott (vice-présidente de la commercialisation, Société portuaire de Halifax): Il est facile de s'y perdre dans les taux horaires, le taux double, triple, etc. La situation est à peu près identique dans tous les ports du pays.

Ce qui diffère beaucoup entre les ports, et c'est là un des gros problèmes qui se posent à Montréal, c'est la clause sur la sécurité d'emploi. C'est sans doute un problème plus important que les taux horaires, le surtemps, etc. Cela signifie un revenu annuel garanti, qui n'est pas prévu à Halifax, et cela ne nous a pas posé de problème.

M. Bellefontaine: Et nous n'y tenons pas.

[Text]

[Translation]

Mr. Hubbard: I'm not sure if I agree with your statement that it's not a major concern. Some of the shippers are very much concerned with double time and triple time. It's a policy in many areas that is very detrimental to Canadian ports. When you look in the future you talk about container traffic, and the port of Montreal talks about the same thing. A lot of that container traffic goes into the midwest to the United States, and other ports along the seaboard are certainly very competitive.

M. Hubbard: Je ne sais si je suis d'accord avec vous lorsque vous dites que ce n'est pas un gros problème. Cette question du temps double et triple préoccupe vivement certains expéditeurs. Cette politique est très préjudiciable aux ports canadiens, à bien des égards. À l'avenir, on aura de plus en plus recours au trafic conteneurisé, et il en va de même au port de Montréal. Une bonne partie de ces marchandises conteneurisées vont dans les États du midwest américain et d'autres ports situés le long du littoral sont sans nul doute très concurrentiels.

The other point I'd like to make this morning is we've had major write-offs. I'm concerned because I come from an area where there are smaller ports. When I go to ports like Halifax I see a very good balanced statement and it looks as if you're doing very well. But I think we have to realize the Government of Canada is carrying the ports of Halifax, Saint John, Montreal, Quebec City, and Vancouver to a very great extent. Some 15 to 20 years ago there were major write-offs of capital assets in these ports. The Government of Canada picked up about \$750 million of bad debts, or debts about 11 of the ports could not afford. In terms of a major port, your position is very good, but it's good for a very specific reason.

Par ailleurs, j'aimerais signaler que nous avons eu d'importantes pertes. Je suis préoccupé car je viens d'une région où les ports sont moins grands. Lorsque je vais dans des ports comme celui de Halifax, je vois que le budget est équilibré et que tout semble aller bien. Toutefois, il faut bien comprendre que le gouvernement du Canada subventionne les ports de Halifax, Saint John, Montréal, Québec et Vancouver dans une grande mesure. Il y a une quinzaine ou une vingtaine d'années, il y a eu d'importantes radiations de biens d'équipement dans ces ports. Le gouvernement du Canada a repris à son compte à peu près 750 millions de dollars de mauvaises créances, ou des créances qu'environ 11 ports ne pouvaient pas assumer. Pour un grand port, votre situation est excellente, mais elle l'est pour une raison bien précise.

The Government of Canada has been subsidizing these 11 ports with our national debt and our \$40 billion a year of interest for many, many years. I hope you appreciate that when you consider your position.

Le gouvernement du Canada subventionne ces 11 ports avec notre dette publique et nos 40 milliards de dollars d'intérêts par an depuis de nombreuses années. J'espère que vous en êtes conscients lorsque vous examinez votre situation.

Mr. Bellefontaine: We certainly do.

M. Bellefontaine: Évidemment.

Mr. MacDonald: It's been an interesting line of questioning. I like the tougher approach we've seen you develop over the last year and a half. I think it's a testament to the board. Rather than just looking at how you maintain traffic, I think the port has been looking at ways it can reduce its costs and make itself even more competitive. It is looking at a much broader area than the traditional traffic that's been coming in, and I want to commend the board and the administrative staff for that.

M. MacDonald: Cette série de questions est intéressante. J'apprécie la ligne dure que vous semblez avoir adoptée depuis environ 18 mois. C'est tout à l'honneur du conseil d'administration. Au lieu de chercher simplement à maintenir le trafic, le port a essayé de trouver des façons de réduire ses dépenses et de devenir encore plus concurrentiel. Il a essayé de diversifier ses activités en matière de trafic et je tiens à en féliciter le conseil d'administration et le personnel administratif.

In the past I've been supportive but somewhat critical because I didn't think the board was aggressive enough. I would encourage its members to become even more aggressive than what they've shown here today.

Par le passé, je n'ai pas hésité à reprocher au conseil d'administration son manque de dynamisme, quoique je l'ai toujours soutenu. J'incite ses membres à être encore plus dynamiques à l'avenir.

To my colleague opposite, I fully understand the importance of places like the port of Montreal being used as a reason for many years why some questions with respect to the port of Halifax couldn't be addressed by the government. But suffice it to say that most Canadians and most people interested in marine transportation want a viable port system. It's not just a matter of one port over the other; it's a matter of creating a level playing field, both domestically and internationally.

Je tiens à dire à mon collègue d'en face que je comprends tout à fait que, pendant des années, on a invoqué l'importance du port de Montréal, par exemple, pour ne pas résoudre certains problèmes relatifs au port de Halifax. Je dirai simplement que la plupart des Canadiens et des gens qui s'intéressent au transport maritime souhaitent dans le pays un réseau portuaire viable. Il ne s'agit pas d'accorder plus d'importance à un port qu'à un autre. Il s'agit de donner les mêmes chances à tous, tant au niveau national qu'international.

Some of the changes I've been trying to put forward for the government to look at with respect to the port of Halifax are not to try to get a leg up on the port of Montreal, but to make us a globally competitive port.

Certains changements que j'ai proposés au gouvernement d'envisager relativement au port de Halifax ne visent pas à lui donner un avantage par rapport au port de Montréal, mais plutôt à en faire un port concurrentiel à l'échelle mondiale.

[Texte]

We are the closest and deepest ice-free port to the European markets. With the completion of the Samia tunnel, we are going to be able to get into the Chicago market in a way we never have before. But that means we have to be as competitive as we possibly can. We have to shave the 1%, 2%, or 3% wherever we can.

• 1005

With the advent of post-Panamax vessels, the port of Halifax, because it's so deep, is able to take those vessels. The St. Lawrence Seaway is not going to be able to take those vessels, so we're not competing with the port of Montreal for some of the new traffic. We're competing with places like the ports down in New York, down on the eastern seaboard of the U.S., and we have to recognize that the competition we face is not all domestic; it is international.

I want to throw a couple of questions out. I like the direction. I think this is exactly the right way we have to go. We have to de-layer the bureaucracy. We have to understand that we can no longer protect our ports any more than we can protect domestic manufacturing in the southwestern part of Ontario. But what I want to find out is how far we can go. What you've talked about here, you've put some really interesting proposals out, and I think it's the right direction, but I'm looking even a little bit further than that.

You know just down the road here, right on the port, we have the ship repair unit Atlantic, and you know the government is looking at privatization of the management function there. The reason they're doing that is that it appears, to us at least, that privatizing the management function brings a sharper edge. You bring all of your players onto the table. It's still a government-owned operation, because it's in the national interest to maintain it, but we are seeking proposals from the private sector to get the best private sector people in there to operate that.

Should we be looking, even further than this very visionary document you've given us, into trying to fold everything together? On the pilotage authority, I think we should privatize the damn thing. I don't know why it's the way it is. If it's run by the port corporation or if it's run by somebody else, so be it, but let the free market give us the best price, because there are lots of people out there.

We do that now. We have fisheries observers on fisheries patrol vessels enforcing Canadian regulations with respect to fishing, both domestically and outside the limit. We do that and we make sure they're certified by the government. We put it out to the private sector and we get the best bang for our buck.

We are going to have two airport authorities here. We have the Shearwater Development Corporation, perhaps one of the best industrial sites on the eastern seaboard of the U.S. We have the rail line. We have the port. We have a series-100 highway and one of the longest runways in North America.

[Traduction]

Halifax est le port en eaux profondes libre de glaces toute l'année le plus proche des marchés européens. Lorsque le tunnel de Samia sera terminé, nous pourrions desservir le marché de Chicago mieux que jamais. Toutefois, il nous faudra pour cela être le plus concurrentiel possible. Chaque fois que possible, il faut essayer de réduire nos dépenses de 1, 2 ou 3 p. 100.

Le port de Halifax sera en mesure d'accueillir la nouvelle génération de pétroliers post-Panamax étant donné la profondeur de ses eaux. Ces navires ne pourront pas emprunter la Voie maritime du Saint-Laurent, et nous ne sommes donc pas en concurrence avec le port de Montréal relativement à ce nouveau trafic. Nous faisons concurrence à des ports de l'État de New York, situés le long de la côte est des États-Unis, et il nous faut admettre que nos concurrents ne sont pas tous Canadiens, mais bien internationaux.

J'aimerais lancer deux ou trois idées. J'aime l'orientation que l'on prend. C'est exactement la bonne voie à suivre. Il faut éliminer certains paliers administratifs. Il nous faut comprendre que nous ne pouvons plus protéger nos ports, pas plus que nous ne pouvons protéger l'industrie manufacturière dans le sud-ouest de l'Ontario. J'aimerais toutefois savoir jusqu'où nous pouvons aller. Dans votre mémoire, vous formulez certaines propositions vraiment intéressantes et qui vont dans le bon sens, à mon avis, et pour ma part j'irais même encore plus loin.

Vous savez que dans l'enceinte même du port, il y a le chantier de réparation de navires Atlantique, et vous savez que le gouvernement envisage de privatiser la fonction de gestion de cette entreprise. Cette décision est motivée par le fait que, du moins à notre avis, la privatisation de la fonction de gestion nous donnera un avantage. Il faut faire participer tous les intervenants. Il s'agit encore d'un service appartenant au gouvernement, car il est dans l'intérêt national de le conserver, mais nous sollicitons le secteur privé pour trouver les gens les plus compétents pour exploiter ce service.

Devrions-nous aller encore plus loin que vous le faites dans votre document avant-gardiste, en essayant de tout regrouper? Pour ma part, j'estime que nous devrions privatiser la fichue administration du pilotage. Je ne sais pas pourquoi les choses sont ce qu'elles sont. Si ce service est dirigé par la société portuaire ou par quelqu'un d'autre, peu importe, mais qu'on laisse le marché libre nous permettre d'obtenir le meilleur prix, car il y a bien des gens qui sont intéressés.

C'est ce que nous faisons à l'heure actuelle. Il y a des observateurs à bord des navires de patrouille des pêches qui font respecter les règlements canadiens tant à l'intérieur des limites qu'à l'extérieur. Nous le faisons et nous nous assurons que ces personnes sont accréditées par le gouvernement. Nous confions ce service au secteur privé et c'est la meilleure façon de rentabiliser le système.

Nous allons avoir ici deux administrations aéroportuaires. Il y a la Shearwater Development Corporation, sans doute l'un des meilleurs sites industriels le long de la côte est des États-Unis. Nous avons le chemin de fer et le port. Nous avons une route de série 100 et l'une des plus longues pistes de l'Amérique du nord.

[Text]

Should we be looking at a structure that pulls together all of those multimodal transportation modes and try to put it together under a corporation whose mandate is not just to look after the shipping or the terminal or the airport, but to market in an international sense these facilities we have in the port?

Mr. Russell: Mr. MacDonald, there's no question that's the route we have to go. We have to look beyond what we have. We have some great facilities here and we have great potential, and it's going to take a vision such as yours, bringing the stakeholders together. That's not unlike your view on pilotage and it's not unlike our view either. As long as safety is maintained, we have a great facility here and we could handle pilotage.

With regard to the possible privatization of the dockyard or the shipyard, there's great potential there. There are some major players that could be brought to the fore, that obviously would go after that project, that would bring a new dimension to the port. The Shearwater element adds another potential for us that could be part of the whole port vision of the future of Halifax.

I think it's going to take a group of people getting together from all three levels of government—the federal, provincial, and municipal—to take all of these elements, put them together, create a vision for Halifax. We have a very bright future. We're now in the global economy.

We have to address the fact that rail is so important to the viability of our port, so we have to watch that CN privatization as well. With the new tunnel in Sarnia, that is a great advantage to us. As you suggest, it isn't just Montreal we're competitive with. We just go down the coast a few hundred miles and we have lots of competitors down there too.

Get these stakeholders together, create a vision for Halifax. I think we have a great future. I agree with you 100%.

Mr. MacDonald: Mr. Chairman, my last comment is just to throw a challenge out, because I think this is the time to do it.

Looking at the federal government, I think we're open for business and we want to see those options put on the table. Perhaps I can put it to you, Mr. Chairman, to try to convene that multi-level working group to see if we can put a proposal together for this committee, and also for the government, with respect to the operations of the port.

Mr. Russell: Mr. MacDonald, it's already under way. We had a meeting with Mr. Dingwall a couple of months ago. We had a discussion with him over breakfast. The first meeting has already taken place with another body that is a stakeholder in the port of Halifax. I can assure you that you will be informed as soon as the other elements start to come into it. We look forward to your input.

Mr. MacDonald: Good. Thank you.

The Chairman: Mr. Comuzzi, do you want to continue on that one?

[Translation]

Faut-il envisager la création d'une structure regroupant tous ces moyens de transport multi-modal, sous les auspices d'une société dont le mandat ne se limitera pas à s'occuper de la navigation, de la gare ou de l'aéroport, mais de commercialiser sur la scène internationale les installations dont nous disposons dans le port?

M. Russell: Monsieur MacDonald, c'est sans aucun doute l'orientation qu'il nous faut suivre. Il faut voir plus loin. Nous disposons d'excellentes installations ici et nous avons d'énormes possibilités, et il faudra adopter une stratégie comme celle que vous recommandez, pour rassembler tous les intervenants. C'est un peu ce que vous pensez au sujet du pilotage et ce que nous pensons également. À condition de préserver la sécurité, nous disposons de très bonnes installations et nous pourrions prendre en charge le pilotage.

Quant à l'éventuelle privatisation du chantier naval, les possibilités sont nombreuses. Certains intervenants importants seraient susceptibles d'être intéressés par ce projet, ce qui donnerait une nouvelle dimension au port. La société Shearwater nous offre d'autres possibilités qui pourraient faire partie intégrante de la nouvelle vision relative à l'avenir du port de Halifax.

Il faudra qu'un groupe composé de représentants des trois paliers de gouvernement—fédéral, provincial et municipal—rassemble tous ces éléments, les organise et élabore une stratégie pour le port de Halifax. Notre avenir est très prometteur. La mondialisation de l'économie est désormais une réalité.

Il nous faut tenir compte du fait que le chemin de fer est extrêmement important pour la viabilité de notre port, et il faudra donc suivre de près la privatisation du CN. L'achèvement du nouveau tunnel de Sarnia représente également un gros avantage pour nous. Comme vous le dites, nous ne livrons pas uniquement concurrence au port de Montréal. Nous avons un grand nombre de concurrents le long de la côte est des États-Unis à quelques centaines de milles d'ici.

Réunissons tous les intervenants, adoptons une vision pour le port de Halifax. Je pense que notre avenir est très prometteur. Je suis totalement d'accord avec vous.

M. MacDonald: Monsieur le président, je voudrais pour conclure lancer un défi au témoin, car le moment est opportun à mon avis.

Du côté du gouvernement fédéral, nous sommes prêts à discuter et nous souhaitons que toutes les options soient négociées. Je voudrais proposer par votre entremise, monsieur le président, de constituer ce groupe de travail multipartite pour voir s'il est possible d'élaborer une proposition à l'intention du comité, ainsi que du gouvernement, relativement aux activités du port.

M. Russell: Monsieur MacDonald, les choses sont déjà en train. Nous avons rencontré M. Dingwall il y a environ 2 mois, lors d'un petit-déjeuner d'affaires. Il y a déjà eu une réunion avec un autre organisme qui est partie prenante au port de Halifax. Je peux vous donner l'assurance que nous vous tiendrons informés dès que la situation évoluera. Nous comptons bien sur votre participation.

M. MacDonald: Très bien. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Comuzzi, voulez-vous poursuivre dans cette veine?

[Texte]

Mr. Comuzzi: Sure.

Thank you very much for your presentation. I should caution you that we've been on this tour review for several weeks.

When we were in Montreal somebody asked how their labour situation was. The answer was there are a few hurdles, but their labour situation is very good. Then we went to Vancouver, the same question was asked and we were assured it was excellent. So if the pattern continues, I think you have eleven days.

Some hon. members: Oh, oh.

A voice: Thank you for the caution, sir.

The Chairman: Start asking a question.

Mr. Comuzzi: From the last two witnesses we've heard the Atlantic Pilotage Authority is in a profit position. Maybe we're getting the wrong numbers; I'd like this clarified.

I have some figures here that show the Atlantic Pilotage Authority over the last five years has been in a deficit position in excess of \$1 million to \$1.5 million a year. Previous witnesses said it's in a profitable position. I think you folks stated it is—

Mr. Bellefontaine: It's losing, but not as much as—

Mr. Comuzzi: Oh, it's not losing as much.

Mr. Bellefontaine: That's right.

Mr. Comuzzi: Okay.

I'd like to know what the Port of Halifax grants in lieu of taxes. I'd like to hear, in the final moments I have left, about your cruise ship industry and the potential for us, as a government, to assist in developing that industry.

Mr. Bellefontaine: In terms of taxes, we pay the city about \$900,000 a year. That's a direct grant from the Halifax Port Corporation to the city based on an assessment of property that's done by the province. That's been fairly stable for the last twenty years, actually.

We continually lease properties. We have a major leasing activity, so that keeps our taxes rather low, because as we lease facilities, the tenant picks up the tab for the tax and also the tab for business tax, which we do not pay. So we've kept it under control and we have good relations with the city and the province. If we feel we're being assessed too high, we will challenge it. We've had very successful meetings in the past. That's under control.

On cruise ships, perhaps Patricia could address that.

Ms McDermott: We see a very positive future for the cruise ship industry. We're part of a system of ports. We work with a number of other ports from Quebec down to New York on developing this business. We call ourselves the new Atlantic frontier. Last year we saw 40,000 passengers in Halifax.

[Traduction]

M. Comuzzi: Bien sûr.

Merci beaucoup de votre exposé. Je dois vous faire une mise en garde: il y a plusieurs semaines que nous avons entrepris notre tournée dans le pays.

Lorsque nous étions à Montréal, quelqu'un a posé une question au sujet des relations de travail dans le port. On nous a répondu que certains obstacles existaient mais que, dans l'ensemble, la situation était excellente. Puis nous sommes allés à Vancouver où l'on a posé la même question, et les responsables nous ont donné l'assurance que tout allait bien. Si la tendance se maintient, je pense que vous avez 11 jours.

Des voix: Oh, oh!

Une voix: Merci de la mise en garde, monsieur.

Le président: Posez votre question.

M. Comuzzi: Les deux derniers témoins nous ont dit que l'Administration de pilotage de l'Atlantique est bénéficiaire. On nous a peut-être fourni les mauvais chiffres et j'aimerais tirer tout cela au clair.

J'ai sous la main des données selon lesquelles l'Administration de pilotage de l'Atlantique, depuis 5 ans, enregistre un déficit de plus de 1 à 1,5 million de dollars par an. Des témoins précédents nous ont dit qu'elle était bénéficiaire. Si je ne m'abuse, vous avez déclaré que...

M. Bellefontaine: Elle est déficitaire, mais pas autant que...

M. Comuzzi: Oh, ces pertes ne sont pas aussi élevées?

M. Bellefontaine: C'est exact.

M. Comuzzi: Très bien.

J'aimerais savoir combien le port de Halifax verse en subventions en remplacement d'impôt. Dans les quelques instants qui me restent, j'aimerais que vous nous parliez de l'industrie des croisières et de ce que le gouvernement fédéral peut faire pour l'aider à se développer.

M. Bellefontaine: En ce qui concerne les impôts, nous versons à la ville environ 900 000\$ par an. Il s'agit d'une subvention directe versée par la société portuaire de Halifax à la ville d'après l'évaluation effectuée par la province. En fait, ce montant a été assez stable au cours des 20 dernières années.

Nous louons continuellement des terrains et des installations. Étant donné l'importance de nos activités de location, nos impôts sont assez faibles, car ce sont les locataires qui payent l'impôt foncier ainsi que la taxe d'affaires, et non pas nous. Par conséquent, nous nous en tirons assez bien et nous entretenons de bonnes relations avec la municipalité et la province. Si nous estimons que l'avis de cotisation est trop élevé, nous le contestons. Nous avons eu des réunions couronnées de succès par le passé. Nous avons les choses en main.

Quant aux croisières, Patricia pourra peut-être vous répondre.

Mme McDermott: Nous entrevoyons un avenir très prometteur pour l'industrie des croisières. Nous faisons partie d'un réseau de ports. De concert avec certains autres ports depuis le Québec jusqu'à New York, nous essayons de développer ce secteur d'activité. Nous nous appelons la nouvelle frontière de l'Atlantique. L'an dernier, il y a eu 40 000 passagers à Halifax.

[Text]

Ports are one key element to developing the cruise business. It's very key to develop tourism packages in terms of what passengers do, not only when they're in one particular port, but when they're in the whole system of ports.

The growth in the cruise ship industry is not letting up. It is a huge growth industry. It has been for the last ten years. Cruise passengers are looking for an increased diversity in destinations. Certainly in Canada, Vancouver has been the pre-eminent cruise ship port. They're seeing the end result, I think, of what we could see on this coast in terms of development of the cruise ship industry. We have a slightly shorter season, but I think we have the same potential here.

Mr. Comuzzi: Are you planning anything with respect to the G-7 and maybe launching a whole new era of enlightenment as to the port of Halifax with respect to the cruise ship industry?

Ms McDermott: There was a search in terms of accommodation for cruise ships, but in the short period of time we had to find one, ultimately it was unsuccessful. Right at this moment we do not have a cruise ship scheduled to be in Halifax during the period of the G-7, which is unfortunate.

• 1015

Mr. Comuzzi: Thank you.

Mr. Russell: I would like to add to Patricia's statement. I just attended a session on cruise lines. There are 32 new ships either on the drawing board or coming off the dry docks. There are at least 2,000 berths on each of these ships. They're going to travel at 35 to 45 knots overnight, which provides a brand-new area of destinations for them. It also provides us with a great opportunity to put together—with partners throughout Atlantic Canada—new destinations, and I think we have a great future in that area.

The Chairman: Maybe they could help Halifax on the way down to Hamilton.

Mr. Russell: They could probably make Hamilton overnight.

The Chairman: Thank you.

Mr. Guimond: How many tenants do you have? A ballpark figure will do.

Mr. Bellefontaine: We have three major tenants. Two are container terminal operators and the third one is the grain elevator tenant, and then we have about 125 other tenants.

Mr. Guimond: Suppose a tenant has economic difficulties and asks you for a break. Would it be possible to write off say \$600,000 without the approval of your board of directors and the future or former CPC?

[Translation]

Les ports constituent un élément clé dans le développement du tourisme de croisière. Il est essentiel d'élaborer des programmes d'activités à l'intention des passagers, non seulement lorsqu'ils font escale dans un port donné, mais aussi lorsqu'ils utilisent un des éléments du réseau de ports.

Les croisières sont en pleine expansion et ce, depuis 10 ans. Les amateurs de croisières désirent un éventail de destinations plus varié. Au Canada en tout cas, Vancouver a été jusqu'ici le principal port de croisières. Ce port en retire des avantages qui pourraient exister sur la côte est également si l'on développait le tourisme de croisière. Notre saison est légèrement plus courte, mais je pense que nous avons les mêmes possibilités dans la région.

M. Comuzzi: Envisagez-vous de faire quelque chose en vue du Sommet du groupe des 7 et de lancer une campagne de sensibilisation à l'importance du port de Halifax relativement au tourisme de croisière?

Mme McDermott: Certains groupes étaient à la recherche d'emplacements pour des paquebots de croisière mais il nous a été impossible d'en trouver dans le peu de temps qui nous était donné pour le faire. À l'heure actuelle, aucun paquebot de croisière n'a prévu de faire escale à Halifax pendant la durée du Sommet, ce qui est regrettable.

M. Comuzzi: Merci.

M. Russell: Je voudrais faire suite à ce que vient de dire Patricia. Je viens d'assister à une réunion sur les compagnies de croisières. Il y a 32 nouveaux navires en projet ou qui seront lancés très bientôt. Chacun de ces navires peut accueillir au moins 2 000 passagers. Ils vont sillonner les mers à 35 ou même 45 nœuds chaque nuit, ce qui ouvre toute une brochette de nouvelles destinations. Cela nous donne également une excellente occasion de mettre au point, de concert avec des partenaires dans toute la région de l'Atlantique, de nouveaux forfaits et de nouvelles destinations et je crois que nous avons un brillant avenir dans ce secteur.

Le président: Peut-être ces navires pourraient-ils faire escale à Halifax en allant à Hamilton.

M. Russell: Ils pourraient probablement se rendre à Hamilton en une nuit.

Le président: Merci.

M. Guimond: Combien de locataires avez-vous? A peu près?

M. Bellefontaine: Nous avons trois locataires principaux. Deux sont des exploitants de terminaux à conteneurs et le troisième exploite un silo-élévateur. Ensuite, nous avons environ 125 autres locataires.

M. Guimond: Supposons qu'un locataire éprouve des difficultés financières et vous demande de l'aide. Serait-il possible de radier une somme de, disons 600 000\$ sans obtenir l'approbation de votre conseil d'administration et de la future ou ancienne Société canadienne des ports?

[Texte]

Mr. Bellefontaine: No. Something like that would have to go my board. I have a level of 20% in terms of deviation from the published tariff. If someone is requesting a break or a concession over that, the recommendation is made by staff to our board, they make the final decision, and that stays with our board. We have full authority over rates, remissions and the operating budget.

Mr. Guimond: Do you have full autonomy to do a big write-off or—

Mr. Bellefontaine: Sure. We don't do it, but we have full autonomy.

Mr. Guimond: Has it happened in the past?

Mr. Bellefontaine: No.

Mr. Guimond: Okay, thank you.

The Chairman: Thank you for your presentation to the committee. We do appreciate it. If this committee were handing out awards, you'd probably get the brief-of-the-week award. Thank you.

Mr. Bellefontaine: Thank you.

The Chairman: Next is the Metro Halifax Chamber of Commerce. Dr. Brooks and Ms Conrad, welcome to the committee. We appreciate the time you're taking to give us your presentation. When you're comfortable, please introduce yourselves and begin.

Ms Nancy Conrad (Policy Manager, Metropolitan Halifax Chamber of Commerce): With me today is Dr. Mary Brooks, the chair of our transportation committee at the Metropolitan Halifax Chamber of Commerce. She is going to present our submission.

Dr. Mary Brooks (Chair, Transportation Committee, Metropolitan Halifax Chamber of Commerce): By way of introduction, I would like to say that on January 1, 1995, the Halifax Board of Trade merged with the Bedford Board of Trade, the Halifax Chamber of Commerce and the Dartmouth Chamber of Commerce to form the Metropolitan Halifax Chamber of Commerce. So we now represent the voice of business in four different municipalities and provide a unified voice of business for the region.

We've prepared this submission by the transportation committee, which is a volunteer committee representing the local business community. I'm sure you've all received the material we prepared. I would like to start not by going through our recommendations but by going through the background of each and talking about the recommendations we're making.

We believe that Canada faces a new trading environment. The freer movement of goods and services is accentuated. The imbalances in the business climate between Canada and the United States and the differences in the fiscal and regulatory climate as well as ownership rules have become more obvious in this deregulated environment. In addition, the fiscal climate now facing Canada is dire and the current system of transportation subsidies cannot be maintained.

[Traduction]

M. Bellefontaine: Non. Il faudrait en référer à mon conseil d'administration. J'ai une fourchette de 20 p. 100 en termes d'écart par rapport au tarif publié. Si quelqu'un demande un allègement plus important, mon personnel fait une recommandation au conseil d'administration, lequel prend la décision définitive. Nous n'avons pas besoin d'en référer à quelqu'un d'autre, nous avons plein pouvoir sur les tarifs, les remises et le budget de fonctionnement.

M. Guimond: Avez-vous le pouvoir d'accorder une radiation importante?

M. Bellefontaine: Bien sûr. Nous ne le faisons pas, mais nous en avons le pouvoir.

M. Guimond: Est-ce déjà arrivé dans le passé?

M. Bellefontaine: Non.

M. Guimond: Bon, merci.

Le président: Je vous remercie de votre présentation devant le comité. Nous vous en sommes reconnaissant. Si notre comité distribuait des prix, vous auriez probablement le prix du mémoire de la semaine. Merci.

M. Bellefontaine: Merci.

Le président: Nous entendrons maintenant les représentants de la Chambre de commerce de Halifax Métropolitain. M^{me} Brooks et M^{me} Conrad, je vous souhaite la bienvenue au comité. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer. Je vous demanderai de vous présenter, après quoi vous avez la parole.

Mme Nancy Conrad (directrice des politiques, Chambre de commerce du Halifax Métropolitain): Je suis accompagnée aujourd'hui de M^{me} Mary Brooks, qui préside le Comité des transports de la Chambre de commerce du Halifax Métropolitain. C'est elle qui va présenter notre mémoire.

Mme Mary Brooks (présidente, Comité des transports, Chambre de commerce du Halifax Métropolitain): En guise d'introduction, je voudrais dire que le 1^{er} janvier 1995, le Board of Trade de Halifax a fusionné avec la Chambre de commerce de Bedford, la Chambre de commerce de Halifax et la Chambre de commerce de Dartmouth pour former la Chambre de commerce du Halifax Métropolitain. Nous représentons donc maintenant les gens d'affaires de quatre municipalités différentes, ce qui permet à tous les gens d'affaires de la région de s'exprimer d'une seule voix.

Notre mémoire a été rédigé par le Comité des transports, qui est formé de bénévoles représentant les entreprises locales. Je suis certaine que vous avez tous reçu le document. Au lieu de lire nos recommandations, je voudrais vous expliquer le contexte de chacune d'elles.

• 1020

Nous croyons que le Canada est plongé dans un nouvel environnement commercial. La libéralisation des échanges de biens et de services s'accroît. Dans cet environnement déréglementé, les déséquilibres entre le Canada et les États-Unis en matière de climat commercial et la différence sur le plan fiscal et réglementaire ainsi sur celui des règles concernant la propriété sont devenus plus flagrants. En outre, la situation financière du Canada est très mauvaise et l'actuel système de subvention des transports est intenable.

[Text]

We recognize that transportation subsidies exist in Canada largely for non-transportation reasons. Therefore, we believe that care is required in reviewing the transportation system so that continuing transportation subsidies do not turn out to cross-subsidize one mode to the detriment of another. We believe that the services should continue to be provided in the public interest, but our presentation focuses on recommending opportunities for cost recovery to ameliorate the fiscal situation.

With respect to the ports mandate of this committee, we believe that access to the Canadian marketplace from all Canadian ports must be supported in an even-handed fashion to ensure a maximum return for the effort. We believe that any port entity that is focused on total port management will be able to respond to changes in the global marketplace.

So we support the need for greater autonomy for the port of Halifax with more local control and greater flexibility over capital spending. We would be very pleased to see a model similar to that proposed for Canada's national airport system in place for the port of Halifax.

Also on the port side, there are a large number of public harbours and wharves. Few handle a great majority of Canadian cargo. Most are little used and uneconomic, but necessary for the survival of the coastal communities. We recognize that many small communities depend on a Transport Canada wharf to survive, but most Transport Canada wharves are in need of major capital improvements.

It is our recommendation that the government should examine the possibility of transferring the ownership of Transport Canada wharves to municipalities, rather than retaining ownership itself and establish a capital assistance program to provide funding to municipalities to make improvements, not unlike that proposed in the national airport policy.

With respect to pilotage, the transportation committee of the Metropolitan Halifax Chamber of Commerce has gone on record for many years as opposing tariff increases for the Atlantic Pilotage Authority on the grounds of cross-subsidization. We believe Halifax is a port that competes in the international market and should not be required to subsidize losses sustained in other regions of the Atlantic provinces.

We also aware that the APA is required to be financially self-sufficient. We believe the mandate of the APA should be changed to require self-sufficiency on a port-by-port basis for those ports deemed to be part of a national port system.

We are also very disturbed by the problems with the Laurentian Pilotage Authority. Appropriations required since 1989 by the LPA have come to more than \$24 million, or six times that of the Atlantic Pilotage Authority. We firmly oppose this taxpayer support of the Laurentian Pilotage Authority, which is effectively a subsidization of those shipping lines that use Montreal and are in competition with those using Halifax.

[Translation]

Nous reconnaissons que les subventions au transport existent au Canada essentiellement pour des raisons étrangères au transport. Par conséquent, nous croyons qu'il faut prendre grand soin, dans le cadre de l'étude du système des transports, de ne pas permettre que les subventions au transport servent à l'inter-financement d'un mode de transport au détriment d'un autre. Nous croyons que les services doivent continuer d'être assurés dans l'intérêt public, mais nous mettons l'accent dans notre mémoire sur des recommandations visant à accentuer le recouvrement des coûts pour améliorer la situation financière.

Au sujet du mandat de votre comité relativement aux ports, nous croyons qu'il faut appuyer l'accès au marché canadien à partir de tous les ports canadiens, de façon égale, pour que nos efforts soient aussi productifs que possible. Nous croyons que toute entité portuaire qui applique le principe de la gestion intégrale sera en mesure de faire face aux changements qui se produisent dans le marché mondial.

Nous nous prononçons donc en faveur d'une plus grande autonomie pour le port de Halifax, avec un contrôle local renforcé et plus de souplesse quant aux dépenses en capital. Nous serions ravis que l'on applique au port d'Halifax un modèle semblable à celui que l'on propose pour le système des aéroports nationaux du Canada.

Par ailleurs, au sujet des ports, il y a un grand nombre de havres et de quais publics. La plupart des cargaisons canadiennes passent par un petit nombre d'entre eux. La plupart sont peu utilisés et peu rentables, mais nécessaires à la survie des localités côtières. Nous reconnaissons que beaucoup de petites localités dépendent du quai de Transports Canada pour leur survie, mais la plupart de ces quais ont besoin d'importantes immobilisations et améliorations.

Nous recommandons que le gouvernement examine la possibilité de transférer les quais de Transports Canada aux municipalités au lieu d'en conserver la propriété, et d'établir un programme d'aide financière pour permettre aux municipalités d'y apporter des améliorations, un peu comme ce qu'on propose de faire dans le cadre de la politique aéroportuaire nationale.

Au sujet du pilotage, le Comité des transports de la Chambre de commerce du Halifax Métropolitain s'est prononcé publiquement depuis de nombreuses années contre toute hausse de tarif décrétée par l'administration du pilotage de l'Atlantique à cause de l'interfinancement. Nous croyons que le port d'Halifax est actif sur le marché international et ne devrait pas être tenu de subventionner les pertes subies dans d'autres régions des provinces de l'Atlantique.

Nous savons également que l'Administration du pilotage de l'Atlantique est tenue d'être financièrement autonome. Nous croyons qu'il faudrait modifier son mandat pour qu'elle soit tenue d'être auto-suffisante pour certains ports seulement, à savoir ceux qui sont réputés faire partie du réseau portuaire national.

Nous sommes également très troublés par les problèmes qu'éprouve l'Administration du pilotage du St. Laurent. Les crédits budgétaires accordés à cette administration depuis 1989 totalisent plus de 24 millions de dollars, soit six fois le montant accordé à l'Administration du pilotage de l'Atlantique. Nous sommes catégoriquement contre le fait de faire ainsi subventionner par les contribuables l'Administration du pilotage du St. Laurent, car il s'agit en réalité d'une subvention accordée aux compagnies de transport maritime qui utilisent le port de Montréal et qui font donc concurrence à celles qui utilisent le port d'Halifax.

[Texte]

Finally, the APA is a federal crown corporation. As such, it should be included in the examination of ways in which efficiency, both operationally and financially might be enhanced, including the possibility of privatization or commercialization.

The Metropolitan Halifax Chamber of Commerce believes that the fragmentation of the APA is not in the best interests of either the government or the users of pilotage services and that the model put forward by the air navigation system is a viable option for the commercialization of pilotage services. It deserves consideration.

With respect to the seaway portion of the mandate of this committee, we would like to make recommendations on three items that were put forward by the subcommittee of the Standing Committee of Transport in its report of October 1994.

With respect to recommendation two, we are disturbed by the passage that reads: "a harmonized program that should be similar to the U.S. nationwide *ad valorem* tonnage tax, which is paid into the harbour maintenance trust fund".

The concept of a national *ad valorem* tax is a problem for us. We are concerned with maintaining the international competitiveness of the port of Halifax and believe that the use of an *ad valorem* tax levied on all Canadian ports as a means of recovering costs of the seaway will place an unfair burden on the users of the port of Halifax, which for the most part do not and cannot use the seaway because of draft and beam restrictions.

Furthermore, although we appreciate the serious financial problems facing the seaway, we are quite concerned with additional cross-subsidization, and we believe that a cost-recovery system based on a user-pay, user-say principle would instill the discipline required to establish sustainable service level expectations. We believe that it would encourage users to more efficiently use time and resources.

Recommendation three about the Pilotage Act is much too vague, and furthermore we believe that it does not address Atlantic or Pacific concerns with respect to pilotage. We've already made our recommendation on pilotage along air navigation system lines.

The third area we were concerned about was recommendation nine of that committee, which would amend the Coasting Trade Act regulations to provide for a 14-day waiting period. We believe any additional waiting on the part of Canadian shippers unable to identify suitable Canadian vessels impinges on Atlantic Canadian companies' abilities to do business. Currently the Coasting Trade Act is sufficient and there is no rationale for imposing further restrictions.

In sum, with respect to the seaway, we oppose cost recovery that imposes general taxation along the lines of a harbour maintenance tax, and we are in favour of cost recovery imposed on a user-pay, user-say basis.

[Traduction]

Enfin, l'Administration du pilotage de l'Atlantique est une société d'état fédérale. En tant que telle, elle devrait être incluse dans l'étude des moyens d'améliorer l'efficacité opérationnelle et financière de ces sociétés, y compris la possibilité de privatisation ou de commercialisation.

La Chambre de commerce d'Halifax Métropolitain croit que la fragmentation de l'Administration du pilotage de l'Atlantique n'est pas dans le meilleur intérêt du gouvernement ni des usagers des services de pilotage et que le modèle proposé par le système de navigation aérienne est une option viable pour la commercialisation des services de pilotage. Cela mérite en tout cas d'être envisagé.

Pour ce qui est de la partie de votre mandat qui concerne la voie maritime, nous voudrions faire des recommandations sur trois points qui ont été abordés par le sous-comité du Comité permanent des transports dans son rapport d'octobre 1994.

• 1025

Au sujet de la recommandation numéro deux, nous trouvons troublant le passage suivant: «un programme harmonisé qui serait semblable à la taxe au tonnage *ad valorem* en vigueur dans tous les États-Unis et qui est versée dans un fond en fiducie pour l'entretien des ports».

Nous avons du mal à accepter le concept d'une taxe nationale *ad valorem*. Nous voulons maintenir la compétitivité internationale du port d'Halifax et nous croyons qu'une taxe *ad valorem* perçue dans tous les ports canadiens, comme moyen de recouvrer le coût de la voie maritime imposera un fardeau injuste aux usagers du port d'Halifax, dont la plupart ne peuvent pas utiliser la voie maritime à cause des contraintes de largeur et de tirant d'eau.

En outre, même si nous sommes conscients des graves problèmes financiers qui se posent à la voie maritime, nous trouvons fort inquiétante la possibilité de pousser encore plus loin l'inter-financement et nous croyons qu'un système de recouvrement des coûts fondé sur le paiement par l'utilisateur instaurerait la discipline nécessaire pour établir un niveau de service répondant de façon durable aux attentes. Nous croyons que cela encouragerait les usagers à utiliser plus efficacement le temps et les ressources.

La recommandation numéro trois au sujet de la Loi sur le pilotage est beaucoup trop vague; de plus, nous croyons qu'elle ne répond pas aux préoccupations de l'Atlantique ou du Pacifique en matière de pilotage. Nous avons déjà fait notre recommandation sur le pilotage en nous inspirant du système de navigation aérienne.

Notre troisième sujet de préoccupation est la recommandation numéro neuf du comité, qui vise à modifier le règlement de la Loi sur le cabotage pour instaurer un délai d'attente de 14 jours. Nous croyons que tout délai supplémentaire de la part des expéditeurs canadiens incapables de trouver des navires canadiens convenant à leurs marchandises ferait obstacle à la capacité des compagnies canadiennes de l'Atlantique de réussir en affaire. Actuellement, la Loi sur le cabotage est suffisante et rien ne justifie d'imposer des restrictions additionnelles.

En bref, au sujet de la voie maritime, nous sommes contre un recouvrement des coûts consistant à imposer une taxe d'application générale sur le modèle d'une taxe d'entretien portuaire et nous préconisons au contraire un recouvrement des coûts fondé sur le paiement par l'utilisateur.

[Text]

The fourth area of the mandate of your group that we wish to address is the Canadian Coast Guard. With respect to marine navigation services, we believe that the primary fleet of buoy-tending vessels, along with conventional aids and radio aids, are all important safeguards for Canadian waterways. However, only a small portion of these aids are used by commercial vessels, and asking commercial vessels to pay the lion's share of the cost is inequitable. We recommend that any cost-recovery strategies in this field be carefully examined to be sure that those who are asked to pay for navigational aids are those who actually receive the service.

Secondly, we are quite concerned that the costs of ice-breaking are fully funded by the Canadian Coast Guard and hence the taxpayer. The Metropolitan Halifax Chamber of Commerce realizes that the great majority of ice-breaking is unrelated to flood control and subsequently represents an unfair subsidy of some areas over another. We recommend that the services of dredging and ice-breaking, specifically channel break-outs and commercial harbour break-outs, are very much like pilotage and tug services and should operate on full cost recovery.

On the other hand, ferry harbour route break-outs and flood control are necessary for the safety of both coastal communities and Canadian passenger traffic and should be exempt from cost recovery. But we believe that a substantial proportion of the ice-breaking on the St. Lawrence River is not required for flood control.

With respect to vessel traffic services and coastal radio stations, we fully support the work that has been done by the coast guard with the amalgamation of these services under one entity. We might recommend, however, that the amalgamation and rationalization of pilotage also be included in this scenario, so that pilots could spend part of their time in VTS centres rather than exclusively working as pilots, which would allow for better management of personnel and savings from the rationalization of services.

With respect to ship safety, we recognize that the Canadian Coast Guard is currently reviewing its policy in this area and recommend to the coast guard a cost-recovery program that would see shipowners pay for inspections necessary for the conduct of business, with the coast guard continuing to provide those required for public safety and marine pollution prevention.

The chamber believes it is essential that the marine regulatory branch of the coast guard remain publicly funded and exempt from cost recovery, as this ensures safe waters. We also believe cost recovery is not appropriate for search and rescue. We do believe there is further work to be done to ensure the transfer of responsibility for in-shore search and rescue to a local level.

[Translation]

Le quatrième volet du mandat de votre groupe dont nous voulons traiter est celui de la Garde côtière canadienne. Au sujet des services à la navigation maritime, nous croyons que la flotte de baliseurs, de même que les aides conventionnelles et les aides radio, contribuent de façon importante à la sécurité des voies d'eau canadiennes. Toutefois, les navires commerciaux n'en utilisent qu'une petite proportion et il est inéquitable de leur demander de payer la part du lion du coût de ces aides. Nous recommandons que l'on examine attentivement toute stratégie de recouvrement des coûts dans ce domaine afin de s'assurer que ceux qui devront payer le coût des aides à la navigation soient ceux qui bénéficieraient réellement de ce service.

Deuxièmement, nous sommes fort préoccupés par le fait que le coût des brise-glace est entièrement assumé par la Garde côtière canadienne et donc par les contribuables. La Chambre de commerce d'Halifax Métropolitain se rend bien compte que la grande majorité des activités des brise-glace n'a aucun rapport avec la lutte contre les inondations et représente donc une subvention injuste de certaines régions par rapport à d'autres. Selon nous, les services de dragage et de brise-glace, plus précisément l'ouverture des chenaux de navigation et des ports commerciaux, ressemblent beaucoup aux services de pilotage et de remorqueurs et ils devraient donc être exploités sur la base du recouvrement intégral des coûts.

Par contre, l'ouverture des chenaux utilisés par les traversiers et la lutte contre les inondations sont nécessaires pour la sécurité des localités côtières et du public voyageur canadien et il faudrait donc les exempter du recouvrement des coûts. Mais nous croyons qu'une proportion considérable des activités des brise-glaces sur le fleuve Saint-Laurent ne sont pas nécessaires pour prévenir les inondations.

Au sujet des services au trafic maritime et des stations radio côtières, nous souscrivons entièrement aux travaux accomplis par la Garde côtière qui a amalgamé tous ces services en une seule entité. Nous recommanderions toutefois que la fusion et la rationalisation des services de pilotage soient également incluses dans ce scénario, afin que les pilotes passent une partie de leur temps dans des centres de STM au lieu de faire exclusivement du pilotage, ce qui permettrait de mieux gérer le personnel et de réaliser des économies grâce à la rationalisation des services.

Au sujet de la sécurité maritime, nous reconnaissons que la Garde côtière canadienne est actuellement en train de réexaminer sa politique à cet égard et nous recommandons qu'elle mette sur pied un programme de recouvrement des coûts dans le cadre duquel les propriétaires de navires paieraient le coût des inspections nécessaires pour les activités commerciales, la Garde côtière continuant d'assumer le coût des inspections exigées pour la sécurité publique et la prévention de la pollution marine.

La Chambre de commerce croit qu'il est essentiel que la Direction de la réglementation maritime de la garde côtière continue d'être financée publiquement et exemptée du recouvrement des coûts, afin d'assurer la sécurité en mer. Nous croyons également que le recouvrement des coûts ne convient pas aux activités de recherche et de sauvetage. Nous croyons en outre qu'il reste du travail à faire pour assurer le transfert au niveau local des responsabilités concernant le activités de recherche et de sauvetage sur terre.

[Texte]

We recommend the combining of the fleets of the Canadian Coast Guard and the Department of Fisheries on the grounds that there will be improved efficiencies for the rationalization of the two fleets and the better utilization of the fleet as a whole.

In conclusion, we believe the Canadian Coast Guard should support the safety of the marine environment on an equal basis across Canada and that cost recovery must become a client orientation with a form for those who fund and use the operation.

We fully endorse the principle of "user pay, user say". We encourage the government to revisit each of the acts—the Canada Shipping Act, the Arctic Waters Pollution Control Act, the Navigable Waters Protection Act, the Marine Insurance Act, the Coasting Trade Act, and the Carriage of Goods by Water Act—to make recommendations for changes that would suit the changing fiscal environment in which we all operate without jeopardizing safety.

Therefore, to summarize, safety and environment are in the public interest and should remain publicly funded. The role of the marine transport sector in support of commercial shipping, fishing, and recreational boating should be examined with a view to cost recovery.

To further accomplish this end the chamber requests that the government consider the possibility of splitting the coast guard into two divisions. One would be a not-for-profit government entity whose role would include all marine regulatory and safety functions, and the other would be commercialized and comprised of those entities where the possibility of cost recovery exists. Thank you very much.

The Acting Chairman (Mr. MacDonald): Thank you very much. It was a very detailed presentation, as always. I think the CN task force received a presentation from you, if I'm not mistaken.

Dr. Brooks: Yes.

The Acting Chairman (Mr. MacDonald): It's also very well researched and shows you have a grasp on the issues.

Also, congratulations to the Metropolitan Halifax Chamber of Commerce for showing the way as far as consolidation and rationalization of structure, because you've certainly done it there.

I'm going to go over to Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman.

Again, you have a lot of complaints against Montreal. I remember in 1967 during the centennial of Canadian confederation, it was a team: Canada stand together, understand together. I'm happy to hear that because my colleague here will understand why it's difficult to continue to stay together.

You're probably a specialist in flood controls. Will you explain that? Will you give us a technical explanation about the sentence "A substantial portion of ice-breaking on the St. Lawrence River is not required for flood control"? Would you explain to us?

[Traduction]

Nous recommandons de fusionner les flottes de la Garde côtière canadienne et du ministère des Pêches, au motif que cette rationalisation améliorera leur efficacité et l'utilisation de la flotte dans son ensemble.

Nous croyons que la Garde côtière canadienne devrait appuyer la sécurité de l'environnement maritime de la même façon d'un bout à l'autre du Canada et que le recouvrement des coûts doit être axé sur ceux qui financent et utilisent les activités.

Nous souscrivons entièrement au principe du paiement par l'utilisateur. Nous encourageons le gouvernement à passer en revue chacune des lois—la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur l'assurance maritime, la Loi sur le cabotage et la Loi sur le transport des marchandises par eau—en vue de recommander des changements qui conviendraient à l'évolution de l'environnement financier dans lequel nous fonctionnons sans pour autant mettre en péril la sécurité.

En conséquence, pour résumer, la sécurité et l'environnement sont dans l'intérêt public et devraient continuer d'être financés publiquement. L'appui que le secteur du transport maritime apporte au transport maritime commercial, à la pêche et à la navigation de plaisance devrait être examiné afin d'assurer le recouvrement des coûts.

Dans ce but, la Chambre de commerce recommande que le gouvernement envisage la possibilité de séparer la Garde côtière en deux divisions, dont l'une serait une entité gouvernementale à but non lucratif dont le rôle engloberait toutes les fonctions de réglementation et de sécurité maritime, tandis que l'autre serait commercialisée et engloberait toutes les entités où il y a possibilité de recouvrement des coûts.

Le président suppléant (M. MacDonald): C'était un exposé très détaillé, comme toujours. Je crois que vous avez présenté un exposé au groupe de travail du CN si je ne me trompe.

Mme Brooks: Oui.

Le président suppléant (M. MacDonald): Il est également très fouillé et montre que vous connaissez à fond la question.

Par ailleurs, je félicite la Chambre de commerce du Halifax Métropolitain de nous avoir montré la voie pour ce qui est de la consolidation et de la rationalisation des structures, car vous êtes assurément allés au fond des choses.

Je donne la parole à M. Guimond.

M. Guimond: Merci monsieur le président.

Encore une fois, vous avez beaucoup de griefs contre Montréal. Je me rappelle qu'en 1967, année du centenaire de la Confédération canadienne, on travaillait en équipe et tous les Canadiens se serraient les coudes et se comprenaient. Je suis heureux d'entendre cela parce que mon collègue ici présent comprendra pourquoi il est tellement difficile pour nous de continuer à rester ensemble.

Vous êtes probablement une spécialiste de la lutte contre les inondations. Pourriez-vous nous donner des explications là-dessus? Pourriez-vous nous expliquer techniquement la phrase «une portion considérable des activités de brise-glaces sur le fleuve St-Laurent ne sont pas nécessaires pour lutter contre les inondations»? Pourriez-vous nous expliquer cela?

[Text]

Dr. Brooks: I don't pretend to be a specialist on flood control, but this is something that has been looked at by a number of groups. When you spend money on maintaining the shipping channel, that is not flood control. When you break ice in order to prevent build-up, that is flood control. I don't see that all of the investment that is made by the coast guard in maintaining ice-breaking capability in the St. Lawrence is directed solely towards flood control. Otherwise, when ships get stuck in the ice they'd be left there.

Mr. Guimond: When you mention a substantial portion, what is the portion?

Dr. Brooks: There have been numerous studies over the years that completely disagree on the portion. I think that is something that would have to be studied. We're just saying there is a percentage that is not. Right now it's 100% funded by government. There should be some cost recovery on that ice-breaking that is done for shipping.

Mr. Guimond: With regard to the coast guard, you mentioned that your chamber of commerce recommends services for dredging and ice-breaking. You made one category for channel break-outs and commercial harbour break-outs, and you mentioned ferry harbour route break-outs and flood control.

In what category do you put the service given by Oceanex? Is it in the channel break-out or commercial harbour break-out category? It's not a ferry harbour route. Will those services be cost-recovered for bringing goods to the people of Newfoundland?

Dr. Brooks: Some portion will be. This particular chamber of commerce has not done a lot of research on the area outside. We're just saying this is something that needs to be looked at. We don't feel it has been looked at in an equitable manner. Right now it's 100% paid for and we do not believe it should be.

The Chairman: I think Mr. Guimond is saying a chamber of commerce may give a flat statement that there should be cost recovery for ice-breaking, but if a particular province or municipality is isolated and receiving its goods and services by ship, and the ship is providing essential services like food and heating oil, your blanket statement isn't good enough.

Dr. Brooks: If Oceanex only had the choice of servicing those Newfoundland communities from Montreal that might be a very good reason to maintain 100% control, but Oceanex has other ports it could access in order to provide that service.

On the other hand, the port in Newfoundland doesn't have any other choice. There is no other way to get the material in. I would agree that is a requirement in the public interest.

The Chairman: That's an addition to what was said earlier, so that's helpful.

[Translation]

Mme Brooks: Je ne prétend pas être une spécialiste en la matière, mais un certain nombre de groupes se sont penchés sur cette question. Quand on dépense de l'argent pour maintenir le chenal de navigation, ce n'est pas pour prévenir les inondations. Quand on brise la glace pour empêcher les embâcles, alors oui, c'est pour empêcher les inondations. Je ne pense pas que tout l'investissement consenti par la Garde côtière pour garantir le dégagement du St-Laurent vise uniquement à prévenir les inondations. Autrement, quand les navires sont pris dans les glaces, on les laisserait là.

M. Guimond: Vous parlez d'une proportion considérable. Quelle proportion?

Mme Brooks: De nombreuses études ont été menées au fil des années et les résultats sont complètement divergents quant aux chiffres. Je crois qu'il faudra étudier cela en profondeur. Nous disons simplement qu'il y a un certain pourcentage qui n'est pas destiné à empêcher les inondations. À l'heure actuelle, le financement est assuré à 100 p. cent par le gouvernement. Il devrait y avoir un certain recouvrement des coûts des activités des brise-glaces qui servent au transport maritime.

M. Guimond: Quant à la Garde côtière, vous avez dit que votre Chambre de commerce recommande les services de dragage et de brise-glace. Vous avez dit qu'il devrait y avoir une catégorie pour le déblocage des bras de mer et une autre pour les ports de commerce, et vous avez aussi parlé des routes des traversiers et de la lutte contre les inondations.

Dans quelle catégorie se trouverait le service offert par Oceanex? Le déblocage des bras de mer ou celui des ports de commerce? Il ne s'agit pas d'une route de traversier. Pourra-t-on récupérer les coûts des services rendus pour transporter les produits à la population de Terre-Neuve?

Mme Brooks: On pourra récupérer une partie des coûts. Notre Chambre de commerce n'a pas fait beaucoup de recherche sur ce qui se passe à l'extérieur de notre région. Nous disons tout simplement que cette question devrait être examinée. À notre avis, elle n'a pas reçu assez d'attention. À l'heure actuelle, la totalité des services sont subventionnés, et nous ne croyons pas qu'ils devraient l'être.

Le président: D'après moi, M. Guimond dit qu'une chambre de commerce peut déclarer catégoriquement que les coûts de brise-glace devraient être récupérés, mais que si une province ou une municipalité est isolée et obtient les produits et services par bateau, et si le bateau fournit des services essentiels tels que la nourriture et le mazout domestique, là, votre déclaration catégorique n'est pas valable.

Mme Brooks: Si Oceanex ne pouvait pas faire autrement que desservir ces localités de Terre-Neuve à partir de Montréal, ce serait peut-être une raison assez valable d'en garder le contrôle absolu, mais Oceanex pourrait utiliser d'autres ports pour fournir ce service.

Par contre, le port à Terre-Neuve n'a pas d'autre choix. On ne peut y acheminer des produits par un autre moyen. Je conviens que cela sert le bien public.

Le président: C'est une précision utile.

[Texte]

Dr. Brooks: It's very difficult in a very short number of pages to thoroughly discuss the issue. We agree there are coastal communities throughout Atlantic Canada that require service, and it needs to be provided in the public interest.

Mr. Guimond: Maybe I need a course on the economic situation there. In your chamber of commerce, is there some producer, agricultural—

Dr. Brooks: We have representation from a very wide spectrum of the community. We represent users and carriers. Our committee sometimes has fairly lengthy debates on the stand we will take because we do have both users and suppliers.

Mr. Guimond: Do you produce potatoes in this area or mushrooms? Is Sackville a mushroom region?

Dr. Brooks: Potatoes are grown predominantly in P.E.I. and New Brunswick. They don't tend to use the port of Halifax except in refrigerated containers.

• 1040

Mr. Guimond: In Prince Edward Island, the producers of potatoes mentioned that the principle of user pay would be unacceptable to them because they would be out of the market. You mentioned that your chamber of commerce fully endorses the principle of user pay, user say. If you have a potato producer or producer of other commodities in your chamber of commerce, they will agree with this? What kinds of producers do you have here, Mr. MacDonald?

Mr. MacDonald: You have some light manufacturing. Most of the stuff we're doing in this area is for trans-shipment of goods. You don't have a lot of agricultural commodities, but there are some.

Dr. Brooks: There are some, but they tend to use other port facilities along the coast and so on.

Mr. Guimond: But every member of your association who exports could—

Dr. Brooks: This is the unanimous agreement on this statement. It did go before the board of directors and was voted on unanimously as well. So all I can say is that it represents a unanimous and unified statement.

Mr. Guimond: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Guimond. Mr. Gouk.

Mr. Gouk: Continuing with our completely non-partisan questioning—and I recognize where Mr. Guimond is coming from—I've spoken up rather strongly against the ice-breaking subsidy, as I saw it, to Montreal, but expanded somewhat, I suppose you would say, by a tour of the Atlantic region, by the need for ice-breaking services in some of the Atlantic ports as well.

Do I understand correctly that your reconciliation of this is that there are alternatives to Montreal, but in the case of an island there are no alternatives, so that would be the justification for either no user-pay there or a lesser rate of user-pay?

[Traduction]

Mme Brooks: Il est bien difficile d'entrer dans les détails du sujet en si peu de temps. Nous convenons que certaines localités côtières du Canada atlantique ont besoin de ce service et qu'il est dans l'intérêt public de le fournir.

M. Guimond: Il me faut peut-être en savoir plus sur leur situation économique. Votre Chambre de commerce compte-t-elle parmi ses membres un producteur agricole. . .

Mme Brooks: Nous avons toute une gamme de représentants des activités locales. Nous représentons les utilisateurs et les transporteurs. Notre comité tient parfois de longs débats sur la position à prendre, car nous avons des membres qui défendent les intérêts des utilisateurs et d'autres, ceux des fournisseurs.

M. Guimond: Dans votre région, cultive-t-on des pommes de terre ou des champignons? Produit-on des champignons à Sackville?

Mme Brooks: Les pommes de terre sont cultivées principalement à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. Normalement, les producteurs n'utilisent pas le port de Halifax sauf pour les conteneurs réfrigérés.

M. Guimond: À l'Île-du-Prince-Édouard, les producteurs de pommes de terre ont fait savoir qu'ils n'accepteraient pas le principe de l'utilisateur payant, car ils seraient évincés du marché. Vous avez dit que votre chambre de commerce appuie entièrement le principe de l'utilisateur payant, usager participant. Si chambre de commerce a des producteurs de pommes de terre ou d'autres denrées parmi ses membres, seront-ils d'accord? De quels genres de producteurs s'agit-il, monsieur MacDonald?

M. MacDonald: Nous avons des représentants du secteur des industries légères. La plupart de notre travail dans ce domaine concerne les transbordements de produits. Il n'y a pas beaucoup de denrées agricoles, mais il y en a quand même un peu.

Mme Brooks: Nous comptons un certain nombre de producteurs agricoles parmi nos membres, mais ils ont tendance à utiliser d'autres installations portuaires sur la côte et ainsi de suite.

M. Guimond: Mais chaque membre de votre association qui exporte pourrait. . .

Mme Brooks: Cette déclaration a reçu un appui unanime. Le conseil d'administration l'a également adoptée à l'unanimité. Je peux donc seulement vous dire qu'il s'agit d'une opinion unanime et unifiée.

M. Guimond: Merci.

Le président: Merci, monsieur Guimond. Monsieur Gouk.

M. Gouk: Je poursuis dans la même veine d'impartialité—et je comprends bien la position de M. Guimond—en vous disant que j'ai vertement critiqué la subvention aux brise-glaces, telle que je la comprenais, lorsque j'étais à Montréal, mais j'ai changé quelque peu d'opinion après avoir visité la région de l'Atlantique, et je crois effectivement qu'il faudrait peut-être avoir des services de brise-glace dans certains ports atlantiques également.

En résumé, voulez-vous dire que plusieurs possibilités s'offrent à Montréal qu'une île n'a pas le choix et que ce fait justifierait une dérogation au principe de l'utilisateur payant ou un tarif réduit pour les usagers?

[Text]

Dr. Brooks: I think we would all recognize that the social responsibility of Canadians is to make sure there is transport to areas where Canadians live and they have no alternatives. We have to provide that as part of our public duty. But where there are alternatives, we see that the allocation should be done on commercial principle.

Mr. Gouk: You touched on a couple of other areas. You talked about pilotage being put on a port-by-port basis. How would that work in the St. Lawrence, where you have a transitional authority, where they're going through to some other port? How would that operate in that situation?

Dr. Brooks: I'm afraid I can't make a recommendation there because I'm not at all familiar with how that works. I do know in Atlantic Canada we have a situation where the traffic through Halifax will earn a certain revenue, which will then be used to assist smaller ports in being able to have service.

Our reconciliation was that ports that are classified as being part of a national port system—in other words, the largest ports—should have pilotage that is reconciled and fully cost-recovered on its own and not used to cross-subsidize other ports. That does not mean other ports within Atlantic Canada, for example, could not continue to be cross-subsidized by those that do better within the grouping that is outside of those in the national port system, but those in the national port system have to be competitive internationally with other ports in other countries. So that was the way we reconciled that need.

Mr. Gouk: I have one comment. You mentioned that the seaway report, the subcommittee report on the seaway, didn't address the pilotage problem in Atlantic Canada and the Pacific. Notwithstanding the fact that the report was signed off by a colleague from my party, there are some areas I'm not totally comfortable on.

With regard to that specific thing, it wasn't meant to. It was only addressing the seaway situation. We are now looking at the greater perspective. The seaway never had the mandate to address pilotage problems.

Dr. Brooks: That's actually something we've had quite a lot of discussion about. We couldn't understand how a committee that was supposed to be looking at the seaway was talking about the abolition of the Pilotage Act, when it covers more than just the two authorities that are connected through the seaway.

Mr. Gouk: I believe it was primarily in relationship to that.

I have one last question, with regard to search and rescue. You say it's inappropriate for cost recovery for search and rescue. But when we get into some of the philosophy of user pay, which suggests that if you use a service then you have to pay for it, how do we reconcile between ships that maintain their equipment well, sail under right conditions, make the investment where they don't require services but occasionally they will, versus someone who tends to be rather sloppy, goes where they shouldn't, doesn't navigate properly, doesn't maintain their equipment and has breakdowns? Should there be some form of cost recovery where negligence was a factor in the requirement for the service?

[Translation]

Mme Brooks: Nous devons tous admettre que les Canadiens ont la responsabilité sociale de s'assurer qu'il existe un mode de transport dans toutes les régions où habitent des Canadiens qui n'ont qu'une seule possibilité. Un de nos devoirs en tant que société est de fournir ces services. Mais là où il existe d'autres possibilités, nous pensons qu'on devrait appliquer des principes commerciaux.

M. Gouk: Vous avez abordé d'autres domaines. Vous suggérez que les droits de pilotage soient fixés individuellement pour chaque port. Comment serait-il possible de le faire dans le Saint-Laurent, où l'on passe d'une administration à une autre? Comment ce système pourrait-il fonctionner dans ce cas-là?

Mme Brooks: Malheureusement, je ne suis pas en mesure de vous faire une recommandation à ce sujet, faute de connaissances dans le domaine. Je sais que dans le Canada atlantique, la circulation dans le Port d'Halifax va générer des recettes, qui seront ensuite utilisées pour aider les petits ports à disposer des services nécessaires.

Nous en sommes venus à la conclusion que les ports classifiés comme faisant partie du réseau national des ports—autrement dit, les grands ports—devraient payer des droits de pilotage qui leur permettraient une récupération totale des coûts et qui ne seraient pas utilisés comme source d'interfinancement d'autres ports. Cela ne veut pas pour autant dire que les autres ports de la région de l'Atlantique, par exemple, ne recevraient aucun interfinancement des ports les plus viables parmi ceux qui n'ont pas partie du réseau national des ports, mais que les ports nationaux doivent faire concurrence à d'autres ports à l'échelle mondiale. Voilà les bases de notre raisonnement.

M. Gouk: J'ai une remarque à faire. Vous avez dit que dans son rapport sur la voie maritime, le sous-comité n'a pas abordé le problème du pilotage dans le Canada atlantique et pacifique. Même si un collègue de mon parti a signé ce rapport, je ne suis pas entièrement d'accord avec certaines recommandations.

Le sous-comité n'était pas ceux étudier cette question, mais uniquement la situation dans la voie maritime. Nous examinons maintenant la situation dans une perspective plus large. Le Sous-comité de la voie maritime n'a jamais eu pour mandat l'étude des problèmes de pilotage.

Mme Brooks: Nous en avons en fait beaucoup parlé. Nous ne comprenions pas pourquoi un comité qui apparemment étudiait la voie maritime parlait d'abolir la Loi sur le pilotage, à lors qu'elle ne s'applique pas seulement aux deux administrations qui sont reliées par la voie maritime.

M. Gouk: Je crois que c'était surtout sur cet aspect-là.

J'ai une dernière question sur la recherche et le sauvetage. Vous dites que le principe de récupération des coûts ne devrait pas s'appliquer à cette activité, mais lorsqu'on applique le principe selon lequel un service doit être payé par ceux qui l'utilisent, comment faire la distinction entre un marin qui entretient bien son navire, respecte les conditions de navigation, fait des investissements quand il ne demande pas certains services dont il pourrait avoir besoin à l'occasion, et un autre marin qui a tendance à négliger son navire, va où il ne devrait pas, navigue mal, n'entretient pas son équipement et subit des pannes? Devrait-il y avoir une sorte de recouvrement des coûts lorsque le service est requis pour des raisons de négligence?

[Texte]

[Traduction]

• 1045

Dr. Brooks: This goes to the heart of the debate we had within the committee about the fact that cost recovery sometimes is, if you look at the statistics, a pleasure boater problem. After a lot of debate we agreed that it's not in the public interest to allow those who cannot afford to pay to not be rescued.

In other words, on humanitarian grounds, we really can't go and say we're going to have cost recovery in search and rescue. I know that cost recovery in search and rescue takes place in other countries and we have debated as to whether or not it should be negligence, but I can't speak on behalf of our entire committee that we had agreement on that issue.

Mr. Gouk: One of the problems has always been the suggestion that if you have cost recovery then some people that maybe need help won't call for it because they don't want to have the bill. On the other hand, it seems there should be some way when people are negligent that they have to pay for at least some portion of the consequence of their negligence. I'll leave that for now.

Mr. Hubbard: Mr. Chair, I'd like to compliment the group for a very detailed submission but I am concerned with the philosophy in terms of being a Canadian with the concept you have of more or less total cost recovery.

We in Atlantic Canada have 32 seats of nearly 300 in the House of Commons, so we're a very small area in terms of what Canada represents. If you look at taxation in this country, the personal income tax constitutes nearly 50% of the revenues of the country. If you look out from the CN Tower in Toronto, within a hundred miles you see more people than you do in eight other Canadian provinces. So we have a very centralized population, which I assume is paying the major portion of the cost of this country.

You speak of the port of Halifax, and I understand you are coming from Halifax, but we have many ports here in Atlantic Canada and many ports here in Nova Scotia. Did you reflect on the total Nova Scotia picture when you made these recommendations? Are they made simply in terms of a very small centre about one-third the population of Nova Scotia with the port of Halifax? Could you give us some information on that?

Dr. Brooks: In actual fact we consider the broader view, and that is why when we made the recommendation about public harbours and wharfs we decided it was in the best interests to have some kind of capital assistance plan in place for the maintenance and continuation of those ports that municipalities decide they wish to take on. We would be the last people to recommend that the port of Halifax take all the business and everywhere else can languish in—

Mr. Hubbard: You made a statement that would almost reflect a proposal to our committee which the municipalities may take on. Do you feel the municipalities can take on the responsibility of operating and managing financially the many other ports within this province? In fact, there are hundreds here in Nova Scotia.

Mme Brooks: Cela nous ramène au coeur même du débat que nous avons eu au comité au sujet des problèmes posés par le recouvrement des coûts lorsqu'il s'agit de navigation de plaisance. Après de longues discussions nous avons conclu qu'on ne pouvait pas, dans l'intérêt public, renoncer à aller au secours de ceux qui n'ont pas les moyens de payer.

Autrement dit, pour des raisons humanitaires nous ne pouvons pas décider d'imposer un système de recouvrement des coûts pour les opérations de recherche et de sauvetage. Je sais que d'autres pays recouvrent les coûts de leurs opérations de recherche et de sauvetage, et nous nous sommes demandé s'il fallait tenir compte du facteur de négligence, mais, sans pouvoir parler au nom de tout le comité, nous étions assez d'accord sur cette question.

M. Gouk: En ce qui concerne le recouvrement des coûts, on craint toujours que certaines personnes n'hésitent à demander de l'aide lorsqu'elles en ont besoin, de crainte de devoir payer la facture. D'un autre côté, lorsque les gens sont négligents, il semblerait normal de leur faire payer, du moins en partie, les conséquences de leurs négligences. Nous en resterons là pour l'instant.

M. Hubbard: Monsieur le président, je tiens à féliciter ce groupe pour un exposé particulièrement détaillé, mais, étant Canadien, ce principe du recouvrement plus ou moins total des coûts me cause certaines préoccupations.

Dans le Canada atlantique, nous avons 32 sièges sur près de 300 à la Chambre des communes, nous représentons donc une très petite proportion. Si on considère le système d'imposition, l'impôt sur le revenu personnel constitue près de 50 p. 100 des revenus du pays. Si vous montez en haut de la tour du CN à Toronto, à cent milles à la ronde vous verrez plus de gens que dans huit autres provinces canadiennes. Nous avons donc une population très centralisée, et j'imagine que c'est elle qui assume la majeure partie des coûts du pays.

Vous parlez du port de Halifax—je crois que vous êtes vous-même de Halifax—mais il y a beaucoup de ports dans le Canada atlantique, beaucoup de ports en Nouvelle-Écosse. Quand vous avez formulé ces recommandations, est-ce que vous pensiez à l'ensemble de la Nouvelle-Écosse ou bien seulement à ce petit centre, le port de Halifax, qui représente environ un tiers de la population de la Nouvelle-Écosse? Pouvez-vous développer cet aspect?

Mme Brooks: En réalité, c'est l'ensemble de la situation que nous avons considéré, et c'est la raison pour laquelle, en faisant cette recommandation sur les ports et les quais publics, nous avons décidé qu'il faudrait mettre en place un régime d'assistance financière pour l'entretien des ports dont les municipalités décident d'assumer la responsabilité. Nous serions les derniers à recommander que le port de Halifax accueille seul le trafic au détriment de tous les autres. . .

M. Hubbard: Vous avez fait une recommandation qui est pratiquement identique à une proposition de notre comité au sujet des municipalités. Pensez-vous que les municipalités puissent assumer la responsabilité de l'exploitation et de l'administration financière des nombreux ports de cette province? En Nouvelle-Écosse, il y en a des centaines.

[Text]

Dr. Brooks: I think that some municipalities would leap to the challenge if they knew there was a fund available for them to —

Mr. Hubbard: But you're asking for a fund. Who's going to provide that fund?

Dr. Brooks: The capital assistance fund that's proposed here is the same capital assistance fund proposed in the national airports policy. The way this fund is established is that each port in the country —

Mr. Hubbard: Unless I'm mistaken, that fund is only proposed for about 26 or 27 airports in this country. We have over 600 of them, and the capital assistance fund is not provided for all the airports in the country.

Dr. Brooks: No, the capital assistance fund is provided for all those that are not part of the national airport system, and it's a lot larger than 26. The 26 are the ones that have to put the money into the capital assistance fund in order to fund the others.

Mr. Hubbard: I stand corrected.

Dr. Brooks: We're proposing a capital assistance fund so the port of Halifax would be required to make a contribution to the other ports. We feel this is essentially a public duty in order to maintain the system as a whole. You can't have all these coastal communities left with wharfs that have fallen into total disrepair when they actually have a viable business potential to grow.

• 1050

Mr. Hubbard: Thank you.

The Chairman: There is some hope that maybe the nearby community or private enterprise would love to see it grow.

Mr. Comuzzi: What was that statement you made, Mr. Chairman?

The Chairman: Well, if there's potential for a local community to take over that dock or portion —

Mr. Comuzzi: Oh, yes, that's a very astute observation.

The Chairman: Thank you for your presentation.

A voice: We're trying to save more taxes.

Mr. Comuzzi: I want to clarify something you referred to with respect to the seaway report. It's been mentioned three or four times this morning. It's with respect to the harbour or *ad valorem* tax.

Neither port on the west coast or east coast—No one involved outside the seaway system was part of our mandate. You must understand that the seaway proper is a binational waterway. There is a difference in cost recovery on the American side and the Canadian side insofar as the Canadian side collecting tolls and the American side not having any tolls but having a harbour tax are concerned.

The whole purpose of that exercise was to arrive at some system that would have complete cost recovery for the seaway, shared equally or proportionately by the Americans and Canadians.

[Translation]

Mme Brooks: Si on leur donnait les fonds nécessaires, je pense que certaines municipalités sauteraient sur l'occasion. . .

M. Hubbard: Mais vous réclamez la création d'un fonds. Qui va fournir ce fonds?

Mme Brooks: Le fonds d'assistance financière que nous proposons ici est identique à celui qui figure dans la politique sur les aéroports nationaux. Il serait organisé de la façon suivante: chaque port du pays. . .

M. Hubbard: Si je ne me trompe pas, ce fonds-là porte sur seulement 26 ou 27 aéroports. Il y en a plus de 600 au total, mais le fonds n'est pas prévu pour tous les aéroports du pays.

Mme Brooks: Non, le fonds d'assistance financière est prévu pour tous les aéroports qui ne font pas partie du système aéroportuaire national, et il y en a beaucoup plus que 26. Les 26 en question sont ceux qui doivent verser de l'argent dans le fonds d'assistance financière pour aider les autres.

M. Hubbard: Je n'avais pas compris cela.

Mme Brooks: Ce que nous proposons, c'est que le port de Halifax, par l'entremise du fonds d'assistance financière, soit tenu d'apporter une contribution aux autres ports. Pour nous, c'est un devoir public qui permettra d'assurer la viabilité de l'ensemble du système. On ne peut pas laisser les quais se délabrer dans toutes ces communautés côtières qui, d'autre part, ont un véritable potentiel de croissance.

M. Hubbard: Merci.

Le président: On espère que les communautés avoisinantes ou le secteur privé auront intérêt à encourager cette croissance.

M. Comuzzi: Qu'est-ce que vous venez de dire, monsieur le président?

Le président: Eh bien, si la communauté locale peut assumer la responsabilité d'un quai ou d'une partie. . .

M. Comuzzi: Oh, parfaitement, c'est très astucieux.

Le président: Merci pour votre intervention.

Une voix: Nous essayons d'économiser des impôts.

M. Comuzzi: J'aimerais avoir des précisions sur une allusion que vous avez faite au sujet du rapport sur la voie maritime. Ce rapport a été mentionné à trois ou quatre reprises ce matin, et il s'agit de la taxe portuaire, ou taxe *ad valorem*.

Aucun port sur la côte ouest ou sur la côte est. . . Notre mandat portait uniquement sur la voie maritime. Vous devez comprendre que la voie maritime est une voie navigable binationale. Le système de recouvrement des coûts est différent selon qu'on est du côté américain ou du côté canadien, puisque les Canadiens perçoivent des droits alors que les Américains, eux, imposent une taxe portuaire.

L'objet de tout cet exercice est d'instituer un régime qui permette de recouvrer totalement les coûts de la voie maritime, et cela dans le cadre d'un partage égal ou proportionnel entre les Américains et les Canadiens.

[Texte]

I had no bearing on either the port of Halifax or the—

Dr. Brooks: That's not the way it's written. I have the exact words here.

Mr. Comuzzi: But we have the authors here.

Dr. Brooks: I know we do, but it says "which shall be similar to the U.S. nationwide."

Mr. Comuzzi: Well, if that's the way it's written, there's a misinterpretation. It was never in that mandate.

Dr. Brooks: Well, now you know why we're all objecting.

Mr. Gouk: The chairman's objecting himself.

Mr. Comuzzi: Are you objecting to that?

The Chairman: I'll say nothing.

Mr. Comuzzi: If I was to say that was not the intent of the committee, that it was strictly and exclusively with respect to trying to arrive at a method of paying for the costs of the seaway, would you accept that?

Dr. Brooks: We would applaud your not applying it to ports outside the seaway.

Mr. Comuzzi: I don't think it was ever in that mandate. We'll check with the authors of that report, who are at the table.

The Chairman: I understand you were one.

Mr. Comuzzi: No, I was not the author. My first report was only four pages; these guys have broadened it to forty pages or something.

Having said that, I think that should be clarified.

I would like to pick up on Charlie's question. There was something last evening that happened right here in Halifax. It struck me as symbolic and as the reason we need a national maritime policy.

We had about 11,000 tonnes of flour being loaded on an ocean-going vessel in your oldest warehouse. It was the port of Halifax, but I don't know which building it was. A thought occurred to me then. Here we have grain that's grown in the western part of this country transported by rail perhaps to Thunder Bay, or by rail right down to Hamilton in the Toronto area. That grain is refined there and turned into flour. That product was then bagged and shipped to Halifax for a CIDA program and then transported out of Halifax.

That brings in the fundamental industries of the entire country. When we try to establish a maritime policy, really what we're trying to do is look at all the regions in the country in a non-parochial way so that whatever our recommendations, they will be beneficial to Canadians.

Dr. Brooks: That's actually all we're calling for. We're calling for a levelling of what we don't see to be a fair playing field.

[Traduction]

Cela n'avait donc rien à voir avec le port d'Halifax ou le...

Mme Brooks: Ce n'est pas ce qui est écrit. J'ai ici l'énoncé exact.

M. Comuzzi: Oui, mais nous avons les auteurs.

Mme Brooks: Je le sais, mais le texte précise: «semblable au système américain d'un bout à l'autre du pays».

M. Comuzzi: Si c'est bien là le texte, c'est l'interprétation qui est fautive. Cela n'a jamais fait partie du mandat.

Mme Brooks: Vous comprenez maintenant pourquoi nous protestons tous.

M. Gouk: Le président lui-même proteste.

M. Comuzzi: Vous protestez contre cela?

Le président: Je ne dirai rien.

M. Comuzzi: Si je vous disais que telles n'étaient pas les intentions du comité, et que nous voulions strictement et exclusivement chercher une méthode de recouvrement des coûts de la voie maritime, est-ce que vous me croiriez?

Mme Brooks: Nous serions enchantés d'apprendre que vous ne cherchiez pas à appliquer cette méthode aux ports en dehors de la voie maritime.

M. Comuzzi: À mon avis, cela n'a jamais fait partie du mandat. Nous vérifierons auprès des auteurs de ce rapport, qui sont parmi nous.

Le président: Je crois que vous en faisiez partie.

M. Comuzzi: Non, je n'en faisais pas partie; mon premier rapport n'avait que quatre pages, mais ces gens-là l'ont élargi, et il a maintenant 40 pages.

Cela dit, c'est une chose qui mérite d'être précisée.

J'aimerais revenir sur la question de Charlie. Hier soir, un incident s'est produit ici-même à Halifax qui m'a semblé symbolique. À mon sens, cela confirmait la nécessité d'une politique maritime nationale.

Dans notre plus ancien entrepôt, 11 000 tonnes de farine étaient chargées à bord d'un bateau océanique. C'était dans le port d'Halifax, mais je ne sais pas dans quel édifice. Cela m'a donné à réfléchir; je me suis dit: voilà des céréales qui viennent de l'Ouest du pays, qui sont transportées par chemin de fer jusqu'à Thunder Bay, peut-être, ou bien par chemin de fer jusqu'à Hamilton, dans la région de Toronto, qui sont ensuite moulées et transformées en farine, puis expédiées à Halifax dans des sacs pour être ensuite chargées à bord d'un bateau et expédiées à l'étranger dans le cadre d'un programme de l'ACDI.

Cela fait penser aux industries fondamentales de notre pays. Pour élaborer une politique maritime, nous devons tenir compte de toutes les régions du pays, et ne pas penser uniquement aux considérations locales, mais quelles que soient nos recommandations, nous devons nous assurer qu'elles profiteront à tous les Canadiens.

Mme Brooks: C'est précisément ce que nous demandons. Nous voulons qu'on mette tout le monde sur un pied d'égalité, ce qui ne nous semble pas être le cas actuellement.

[Text]

[Translation]

• 1055

Mr. Comuzzi: Yes, well, that's all I have to say. I think that's the mandate of the committee.

Cut out all the words. We have to be fair to all the regions in the country.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi. Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana: Good morning. Thank you for a well-organized brief and presentation.

I just want some clarification from you. You mentioned that ports could establish authorities as we have done for airports. There is some concern about the difference between an airport and a port. Have you taken that into consideration?

Dr. Brooks: I don't understand your concern.

Mrs. Terrana: Some of the people who came and presented briefs were very determined when they said an airport is different from a port. There is a different way of dealing with a port. So there was concern about turning the ports over to the same kind of authority as now exists for airports.

Dr. Brooks: We're calling for a revision of the way the port system works so there is greater local autonomy than already exists.

Right now the speakers who were here before us obviously represent the interests of the port. They have to have their capital budgets approved in Ottawa. It's a very lengthy process. It really doesn't give them the flexibility they need at the local level.

Mrs. Terrana: We did hear that everywhere. I come from Vancouver, the port is in my riding, so I heard that several times. However, what would the role of government then be in those circumstances?

Dr. Brooks: I believe the role of government should be to maintain the marine environment as a safe environment. That means that marine regulatory situations, marine pollution regulations and so on need to be there.

But I don't think the government has a role to play in doing more than providing an operating environment so that businesses can get on with doing what they need to do. So if Canada goes down the route that it has travelled with the airports, where it has a national port system and a very well established marine policy, we'll all be better off if it's one that gets rid of the current inequities among regions and ports and lets each get on with doing their business.

Mrs. Terrana: Then tell me, do you support the request of the port corporations to remain a crown corporation?

Dr. Brooks: I'm representing the transportation committee of the board of trade. We didn't exactly discuss whether or not it was better for it to be a crown corporation alone on its own down here, divorced from CPC, or whether it was best for it to be one of the designated ones and have the local economy. We didn't get into that discussion.

Mrs. Terrana: That will define the role of government, as you know.

M. Comuzzi: Oui, eh bien, c'est tout ce que j'avais à dire. À mon avis, tel est le mandat du comité.

Au diable les mots; l'important, c'est d'être juste pour toutes les régions du pays.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi. Madame Terrana.

Mme Terrana: Bonjour. Je vous remercie pour un mémoire et un exposé particulièrement bien organisés.

J'aimerais vous demander une précision. Vous avez dit que les ports pourraient créer des administrations, comme cela a été fait pour les aéroports. La différence entre un aéroport et un port est une source de préoccupations. En avez-vous tenu compte?

Mme Brooks: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire.

Mme Terrana: Certains témoins sont venus avec des mémoires et nous ont dit, avec beaucoup de conviction, que les aéroports et les ports étaient deux choses différentes, et qu'il fallait traiter les ports différemment. Pour cette raison, ils n'aimaient pas cette idée de confier les ports au genre d'administration qui existe actuellement pour les aéroports.

Mme Brooks: Nous voulons qu'on repense le système portuaire et qu'on donne plus de pouvoirs aux autorités locales.

En fait, les gens qui ont comparu devant nous sont évidemment là pour défendre les intérêts du port. Il faut que leur budget soit approuvé par Ottawa. Cela prend beaucoup de temps et cela ne leur donne pas beaucoup de marge de manoeuvre au niveau local.

Mme Terrana: C'est ce que nous avons entendu partout. Je suis moi-même de Vancouver, et le port est dans ma circonscription; c'est donc une chose que j'ai souvent entendu dire. Toutefois, quel serait le rôle du gouvernement dans ces circonstances?

Mme Brooks: À mon avis, le gouvernement devra avant tout se préoccuper de la sécurité de l'environnement maritime. Autrement dit, il devrait réglementer les situations maritimes, la pollution, etc.

Cela dit, je pense que le gouvernement devrait se contenter de ménager un environnement d'exploitation qui permet au secteur privé de fonctionner comme il le doit. Si le Canada devait choisir la solution retenue dans le cas des aéroports, c'est-à-dire mettre en place un système portuaire national et une politique maritime bien précise, nous aurions tous intérêt à ce qu'on élimine les inégalités qui existent actuellement entre les régions et les ports, et qu'on laisse chacun se livrer à ses activités.

Mme Terrana: Dans ce cas, est-ce que vous êtes d'accord avec la Société canadienne des ports, qui souhaite demeurer une société d'État?

Mme Brooks: Je représente le comité des transports de la Chambre de commerce. Nous ne nous sommes pas vraiment demandé s'il valait mieux avoir une société de la Couronne à part, indépendante de la SCP, ou bien s'il valait mieux en faire un des organismes désignés et laisser plus de marge à l'économie locale. C'est une discussion que nous n'avons pas eue.

Mme Terrana: Comme vous le savez, c'est cela qui va définir le rôle du gouvernement.

[Texte]

I just have one last question. In your brief you talk about transferring the ownership of Transport Canada wharves to the municipality. When you say that, did you do any survey, or did you ask whether municipalities would be interested in doing something like that?

Dr. Brooks: Clearly we didn't have the time to do that. The timeframe for putting together this proposal by a volunteer committee meant that wasn't examined in any greater detail. But the concept that has been provided with the capital assistance programs for smaller airports was something we found particularly compelling.

Mrs. Terrana: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mrs. Terrana.

Thank you, Ms Brooks and your comrade, for your submission to this committee.

Dr. Brooks: Thank you.

The Chairman: Colleagues, we'll take a 10-minute recess. Thank you.

• 1100

• 1116

The Chairman: Colleagues, we'll reconvene now. While we're waiting for our next witness to show up, we'll do a little shuffling of the deck and invite Captain Angus McDonald to join us. He is with the Company of Master Mariners of Canada. He has a brief presentation to give us, backed up by some considerable detail.

We welcome Mr. McDonald to the table and look forward to his presentation, which will be followed by questions.

Captain Angus McDonald (Company of Master Mariners of Canada): Mr. Chairman and members of the committee, my name is Angus McDonald. I'm with the Company of Master Mariners of Canada, which is a professional association of Canadians qualified to command merchant ships.

I've reached the position of master of command of ships. I've had 25 years of experience at sea, except for five years as a pilot in West Africa. I was in the Canadian Coast Guard as a ship inspector in the ship safety branch. After that I was the director of safety and training for a Canadian shipping company that operated oil tankers and dry bulk cargo carriers in the Canadian flag.

Latterly I was teaching at the Nautical Institute in Halifax, and since retiring from that position I've done a port study in the South Pacific. So I felt there was a bit of experience there with which to address these topics.

Of course our members right across the country have experience like that—pilots, coast guard people, master mariners, managers, surveyors—and a good number of our people are still serving at sea. That gives you a little background on where we're coming from.

[Traduction]

Une dernière question; dans votre mémoire, vous parlez de transférer la propriété des quais de Transports Canada aux municipalités. Avant de faire cette recommandation, avez-vous fait un sondage, ou avez-vous cherché à savoir si les municipalités seraient intéressées?

Mme Brooks: Évidemment, nous n'avons pas eu le temps de faire cela. Les délais imposés à un comité de bénévoles ne leur ont pas permis d'étudier cet aspect en détail. La notion d'un programme d'assistance financière à l'intention des petits aéroports nous a semblé particulièrement convaincante.

Mme Terrana: Merci beaucoup.

Le président: Merci, madame Terrana.

Merci à M^{me} Brooks et à son collègue pour leur intervention devant ce comité.

Mme Brooks: Merci.

Le président: Chers collègues, nous allons faire une pause de 10 minutes. Merci.

Le président: Chers collègues, nous allons reprendre nos travaux. En attendant que notre témoin suivant arrive, nous allons changer l'ordre de comparution et inviter le capitaine Angus McDonald à se joindre à nous. Il fait partie de la Company of Master Mariners of Canada. Il a un court exposé à faire, auquel il ajoutera par la suite de nombreux détails.

Monsieur McDonald, nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous écouterons avec intérêt, après quoi nous vous poserons des questions.

Le capitaine Angus McDonald (Company of Master Mariners of Canada): Monsieur le président, membres du comité, je suis Angus McDonald. Je fais partie de la Company of Master Mariners of Canada, une association professionnelle de capitaines canadiens de la marine marchande.

Je suis arrivé au poste de capitaine de navire. J'ai 25 ans d'expérience en mer, à l'exception de cinq ans de pilotage en Afrique occidentale. J'ai fait partie de la Garde côtière canadienne en qualité d'inspecteur de navire pour la direction de la sécurité des navires. Après cela, j'ai été directeur de la sécurité et de la formation pour le compte d'une compagnie canadienne de messageries qui exploitait des pétroliers et des cargos sous pavillon canadien.

Tout récemment, j'ai enseigné à l'Institut nautique de Halifax et, après avoir quitté ce poste, j'ai effectué une étude des ports dans le Pacifique Sud. Il me semble que tout cela me donne une certaine expérience de ces questions.

Évidemment, nos membres dans tout le pays ont une expérience comparable, qu'ils soient pilotes, capitaines, administrateurs, experts ou qu'ils travaillent pour la Garde côtière, et nombre d'entre nous sont toujours en service actif en mer. Cela vous donne une idée du genre de personnes que je représente.

[Text]

I'll read from the executive summary. First of all, dealing with the port sector, our first recommendation that the federal government should adopt as a long-term goal its withdrawal from operating Canadian ports and allow ports policy not to be influenced by political expediency is amply borne out by today's news that Canada's two largest ports, Vancouver and Montreal, are crippled by labour disputes.

[Translation]

Je vais vous lire le résumé de mes observations. Pour commencer, en ce qui concerne le secteur portuaire, nous recommandons que le gouvernement fédéral ait dorénavant pour politique de se retirer de l'exploitation des ports canadiens et de ne plus baser la politique portuaire sur des considérations politiques. Cette recommandation se justifie particulièrement quand on considère les conflits de travail qui immobilisent actuellement les deux plus grands ports du Canada, Vancouver et Montréal.

• 1120

In addition, there is trouble on the tracks—the lifeline of our ports. While the port corporations are working hard to be self-sustaining and succeeding—indeed, this port is doing well, and so is Vancouver—their efforts are always threatened by the situation that has now arisen.

Privatization of ports and rationalization of port labour have been progressing successfully for several years in other countries. In New Zealand it was a labour government that had the courage to initiate radical changes in the country's port structure and to scrap labour legislation that feather-bedded port workers. That was in 1984, when New Zealand was facing the kind of crisis that now is ours.

It takes a few years, as you legislators know very well, to effect such a drastic change. Therefore it is essential to lose no time in starting. I have left with you a copy of New Zealand's port of Tauranga's transition from a national harbour port, like we used to have in Canada, to a fully privatized port. You will be able to follow the legislation and the changes that took place in the structure. It didn't happen overnight; it took about four years. There was a lot of arm-wrestling with labour, but in the end it succeeded.

Self-sustaining crown corporations are good stepping stones if they stimulate civil servants, teach them how to run a business and prepare them for privatization. On March 2 this year we learned the Government of Mexico is proceeding with its port privatization plans eighteen months after enabling legislation was approved in their Ports Law of 1993. There are many models out there for Canada to follow, or suffer the consequences.

I'll proceed with the next section, pilotage services. The present system, in which the federal government virtually provides pilot services in Canada's navigable waters, is working well in this area and on the west coast. In Atlantic Canada it is difficult for our pilotage crown corporation to be fully self-sustaining due to deficits from low traffic volume ports in remote areas. In our paper a way is suggested for the pilotage authority to deal with this deficit-inducing sector.

Il faut ajouter à cela les problèmes auxquels on se heurte actuellement dans les chemins de fer qui alimentent nos ports et qui leur sont indispensables. Les sociétés portuaires travaillent très fort à leur autonomie, et elles réussissent—ce port-ci se débrouille très bien, de même que Vancouver—mais par contre les efforts sont toujours menacés par la situation qui se développe.

Depuis plusieurs années, dans d'autres pays, on privatise et on rationalise la main-d'oeuvre portuaire avec passablement de succès. En Nouvelle-Zélande, c'est un gouvernement travailliste qui a eu le courage de changer de façon radicale la structure portuaire et de se débarrasser de la législation portuaire qui privilégiait à l'excès les travailleurs portuaires. Cela remonte à 1984, une époque où la Nouvelle-Zélande a connu une crise comparable à celle que nous traversons actuellement.

Comme vous, qui êtes législateurs, le savez, plusieurs années sont nécessaires pour ménager de tels changements. Il est donc particulièrement important de ne pas perdre de temps avant de commencer. Je vous ai apporté un exemplaire d'un document qui explique la modification du statut du port de Tauranga, en Nouvelle-Zélande. Ce port, qui était jadis un port national comme ceux que nous avions au Canada, est aujourd'hui entièrement privatisé. Dans ce document vous pouvez suivre l'évolution de la législation et les changements apportés à la structure. Cela ne s'est pas fait du jour au lendemain; il a fallu environ quatre ans. Il y a eu de nombreux démêlés avec les travailleurs, mais en fin de compte l'opération a réussi.

Les sociétés d'État autonomes sont une bonne formule de transition si elles encouragent les fonctionnaires à apprendre à diriger une entreprise, si elle les prépare à la privatisation. Le 2 mars de cette année nous avons appris que le gouvernement du Mexique avait l'intention de mener à bien ses plans de privatisation, et ce, 18 mois après que la législation habilitante sur les ports a été approuvée, en 1993. S'il ne veut pas en subir les conséquences, le Canada peut s'inspirer de nombreux modèles.

Je passe au chapitre suivant, celui des services de pilotage. Aux termes du système actuel, le gouvernement fédéral fournit pratiquement tous les services de pilotage dans les eaux navigables du Canada, et c'est un système qui fonctionne bien dans cette région et sur la côte ouest. Dans les Canada atlantique, notre société d'État de pilotage a du mal à assurer son autonomie, car le manque de trafic dans les régions isolées se traduit par des déficits. Dans notre document, nous suggérons une solution à ce problème.

[Texte]

In some ports of the world, compulsory pilotage has been a good revenue-earner for governments. That is not the case in this country. However, if Canada adopts a port privatization policy, pilotage might become a responsibility of the ports and the ports would negotiate financial terms with pilots and with their customers.

There are some who think that because of improved technology on ships, pilot services might be reduced. I would like to point out that nothing could be further from the truth, as Canadian pilots themselves and coast guard ship inspectors will testify—and also marine insurers, I may add. In the interests of safety and the protection of our marine environment, well qualified, experienced, licensed pilots such as we have today are needed and will continue to be so.

• 1125

The next section is coast guard services. This is an area in which we note that the federal government is intent on making radical changes in order to end the outmoded provision of government services for nominal fees. We appreciate how difficult it is to raise fees from low levels because legislation might have to be changed, and how the customers will squeal.

The merger of the coast guard and fisheries fleets is a rational move. However, the delegation of certain ship inspection functions to bodies that have no legal accountability gives cause for concern. The coast guard assures us that any out-sourcing of its statutory functions will be monitored or audited by what remains of the coast guard's ship inspection branch.

There are some areas in which we suggest that the federal ministry should withdraw and transfer their authority to the provinces, such as the licensing of small fishing craft, tour boats and pleasure craft.

It is pointed out that breaking ice in winter is essential for many of the small ports in Newfoundland and New Brunswick. However, there are more cost-effective ways of dealing with this than what is presently done. Again, we suggest some input from the provinces, industries and affected communities, which would replace a total reliance on the federal government.

The search and rescue service cannot be reduced or privatized due to Canada's international commitment. Vessel traffic services, another of the Canadian Coast Guard's services, provide a useful service to shipping. We believe it may be beneficial in Canada's commitment to the protection of the marine environment. However, there are cheaper ways of providing this service. Again, there are models in other countries, which we have made reference to in greater length in our paper.

Finally, the ship safety branch of the Canadian Coast Guard, which is the regulatory branch—this has the people who enforce compliance with regulations—will have to change and out-source some of its functions that are less critical to safety

[Traduction]

Dans certains ports du monde, le gouvernement a tiré des revenus importants du pilotage obligatoire. Ce n'est pas le cas dans notre pays. Toutefois, si le Canada adoptait une politique de privatisation des ports, la responsabilité du pilotage pourrait être confiée aux ports, et ceux-ci pourraient alors négocier les termes financiers avec les pilotes et avec les clients.

Certains pensent que la technologie actuelle à bord des navires est telle qu'il serait possible de réduire les services de pilotage. À mon sens, rien n'est plus loin de la vérité; les pilotes canadiens et les inspecteurs de la Garde côtière, de même d'ailleurs que les assureurs, vous le confirmeront. La sécurité et la protection de notre environnement maritime exigent que l'on continue à faire appel à des pilotes qualifiés, des pilotes d'expérience, détenteurs de brevets, tels que ceux qui existent actuellement.

Le chapitre suivant porte sur les services de la Garde côtière. Il s'agit d'un secteur où le gouvernement fédéral a l'intention d'apporter des modifications radicales afin de mettre fin à la prestation de services par le gouvernement en retour de droits minimums payés par les utilisateurs. Nous savons qu'il serait très difficile d'augmenter les droits, qui sont actuellement de niveau très faible, parce qu'il faudrait peut-être modifier la loi; de plus les utilisateurs se plaindraient sans aucun doute.

La fusion de la Garde côtière et des flottes de pêche est une décision logique. Cependant, la délégation de certaines responsabilités d'inspection des navires à des organismes qui n'ont aucun compte à rendre nous préoccupe. La Garde côtière nous assure que toute impartition de ces responsabilités statutaires fera l'objet d'un programme de surveillance ou de vérification de la part de la division de l'inspection des navires, version réduite, de la Garde côtière.

Il y a des secteurs et des responsabilités que le ministère fédéral devrait confier aux provinces, comme la délivrance de permis pour les petits bateaux de pêche, pour les bateaux d'excursion et les embarcations de plaisance.

Je signale dans mon document que les services de brise-glace en hiver sont un service essentiel pour nombre de petits ports de Terre-Neuve et du Nouveau-Brunswick. Cependant, il y a des façons plus rentables d'offrir ces services. Encore une fois, nous encourageons le gouvernement à confier certaines de ces responsabilités aux provinces, aux industries ou aux communautés touchées, ce qui permettrait de faire disparaître la dépendance de ces groupes par rapport aux services offerts par le gouvernement fédéral.

On ne peut ni réduire ni privatiser les services de recherche et de sauvetage en raison des engagements pris par le Canada à l'échelle internationale. Le service du trafic maritime, qui relève également de la Garde côtière, offre un service utile au transport maritime. Nous croyons qu'il permet entre autres au Canada de s'acquitter de sa responsabilité à l'égard de la protection de l'environnement marin. Cependant, il y a des façons plus économiques d'offrir ces services. Encore une fois, il existe des modèles dans d'autres pays, des modèles dont nous avons parlé en plus amples détails dans notre mémoire.

Enfin, la division de la sécurité des navires de la Garde côtière, qui est la division responsable de la réglementation—c'est-à-dire qu'elle s'occupe de la conformité aux règlements—devra changer et confier à d'autres groupes certaines de ses

[Text]

and the national interest. We are, in this respect, lagging behind countries such as New Zealand, Australia and Britain. In those countries, the ministries of transport have divested themselves of marine regulation. These models are being studied in Ottawa, I understand.

In Britain, there's a crown corporation called the Marine Safety Agency, which has been moved out of London down to the port of Southampton. It carries out the regulatory functions and supports Britain in its port-state control agreements and for compliance with the various international conventions. Similar models are in place in New Zealand and Australia. I believe the United States Coast Guard is starting to look at this idea themselves, which means moving out of close regulation and close inspection.

It is essential then, ladies and gentlemen, that the public interest in marine safety and the protection of the marine environment is not jeopardized in the pursuit of cost reduction.

The Chairman: Does that conclude your submission, Captain McDonald?

Capt McDonald: That concludes my summary, yes.

The Chairman: Thank you very much. We appreciate your report. Coming from someone as experienced as you, sir, we will have a careful look at the detailed reports you have provided along with your well-enunciated, professional submission to this committee. We appreciate it.

We will begin the questioning of Mr. McDonald with Mr. MacDonald, please.

Mr. MacDonald: So you have the Micmacs present now.

Capt McDonald: That's a good one.

Mr. MacDonald: That's a good start? Well you see my father's people are from northside East Bay, so that as literal as figurative here—for me, at least.

[Translation]

fonctions qui sont moins importantes pour la sécurité et l'intérêt national. Enfin, des pays comme la Nouvelle-Zélande, l'Australie et la Grande-Bretagne ont pris des mesures en ce sens bien avant nous. Dans ces pays, les ministères des Transports ont confié à d'autres groupes le secteur de la réglementation maritime. Si je ne me trompe, Ottawa étudie actuellement ces modèles.

En Grande-Bretagne, il y a une société de la Couronne qu'on appelle la Marine Safety Agency, qui est partie de Londres pour aller s'installer dans le port de Southampton. Cet organisme assure la conformité aux règlements, assure le respect des modalités par la Grande-Bretagne, de ses ententes de contrôle port-État, et assure la conformité des dispositions des diverses ententes internationales. Des modèles semblables existent en Nouvelle-Zélande et en Australie. Je crois que la Garde côtière américaine étudie également ces modèles de très près; elle songe à confier à d'autres groupes les fonctions de vérification de conformité aux règlements et de l'inspection.

Il est donc absolument nécessaire, mesdames et messieurs, de s'assurer que les efforts de réduction des coûts ne mettent pas en péril la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin.

Le président: Est-ce que cela met fin à votre exposé, capitaine McDonald?

Capt McDonald: Oui, j'ai terminé mon résumé.

Le président: Merci beaucoup. Nous vous remercions de votre exposé. Nous étudierons de très près les rapports que vous nous avez fournis et qui compléteront votre exposé fort professionnel et précis. Vos commentaires sont très importants, puisqu'ils viennent d'une personne qui connaît très bien le domaine. Merci.

M. MacDonald posera les premières questions.

M. MacDonald: Alors les Micmacs sont ici.

Capt McDonald: C'est un bon jeu de mots.

M. MacDonald: Est-ce que c'est un bon départ? Voyez-vous, la famille de mon père vient du nord d'East Bay, et pour moi c'est un commentaire qu'on pourrait prendre au sens littéral ou au sens figuré.

• 1130

It is good to have a professional here—someone who has spent their life in the business—to assist us in dispelling some myths and look at exactly where we can go. A lot of people still believe that the federal government, for reasons of safety, must keep in place this cumbersome Canada Ports system and all of its bureaucracy and regulations. They feel that if the federal government contracted out some of its operations and privatized other operations that safety somehow would be jeopardized.

Il est bon d'entendre un professionnel, quelqu'un qui a passé toute sa vie dans le secteur; ainsi vous pouvez nous aider à dissiper certains mythes et étudier certaines des options qui nous sont offertes. Bien des gens croient toujours que le gouvernement fédéral, pour des raisons de sécurité, doit maintenir un système aussi lourd que Ports Canada et tout l'appareil bureaucratique et réglementaire connexe. Ils sont d'avis que si le gouvernement fédéral confiait à la sous-traitance certaines de ses activités et en privatisait d'autres de telles décisions mettraient en péril la sécurité maritime.

[Texte]

I went through your brief prior to your presentation. From what I read, you believe that layering the bureaucracy and privatizing many of Transport Canada's marine transportation functions is the way to go. You mentioned New Zealand—I've read a lot about that—where they delayed and privatized their port and rail line, and it seems to work.

What kind of potential do you see for the port of Halifax if the government was bold enough to take those initiatives? Do you see that we are just at the beginning of our potential with respect to port traffic, or are we maxed out? Where do you think the changes you've talked about would lead us with respect to increased traffic going through the port and the jobs that go with it?

Capt McDonald: Gee, that's a long question.

Mr. MacDonald: It's from a MacDonald to a McDonald. I'm sure we'll get that through.

The Chairman: I hope the answer is short.

Capt McDonald: Yes, a shorter answer is required.

Mr. MacDonald: Are you referring to my question or my stature, Mr. Chairman?

Capt McDonald: I think we should remove the Canada Ports Corporation. When I was studying ports in the Pacific, I was in Papua New Guinea for a while, and they have a national ports system. They all think Canada is a wonderful country, which it is, but we have a problem in the ports because an organization called CPC in Ottawa can influence policy in ports. They can say they prefer Montreal and shut out Halifax.

We think that's unnecessary and we don't feel they're doing a particularly useful function, but the port corporation here is working like beavers to keep the thing going. They are doing a good job, although they have made cuts. As you all know, part of their revenue goes to this CPC in Ottawa. Some revenue must go toward subsidizing small ports, little Transport Canada ports, and it should be given over to the regional people. They have industries and communities there, and they want employment and a port, so they should be looking after that.

This crown corporation is a stepping stone towards getting the federal government out of running the show. Make it a crown corporation first so that you can keep an eye on it and people can get used to the idea of being self-sustaining, and then do like New Zealand did and go the privatization route. We depend so much down here—

Mr. MacDonald: Is your point that the public safety concern can be addressed with a delayed, stripped down port system, and even a privatized port system? Is that your experience?

[Traduction]

J'ai lu votre mémoire en diagonale avant que vous ne présentiez votre exposé. D'après ce que j'ai vu, vous croyez que la déstratification de la pyramide hiérarchique et la privatisation de nombre de fonctions de Transports Canada dans le secteur du transport maritime représentent l'option qu'il faut retenir. Vous avez donné l'exemple de la Nouvelle-Zélande—et j'ai beaucoup lu sur le modèle néo-zélandais—où l'on a déstratifié et privatisé le secteur portuaire et ferroviaire. Tout semble indiquer que cela a été une bonne décision.

D'après vous, quel serait l'avenir du port d'Halifax si le gouvernement avait le courage de prendre ces mesures? Pensez-vous que le trafic portuaire pourrait s'accroître de façon marquée? Pensez-vous plutôt que le port d'Halifax ne pourrait pas accepter un trafic plus grand? Pensez-vous que les modifications proposées entraîneraient une augmentation du trafic à Halifax et une augmentation connexe des emplois?

Capt McDonald: C'est une très longue question.

M. MacDonald: Ça, c'est une question qui vient d'un MacDonald à un McDonald. Je suis convaincu qu'on pourra se comprendre.

Le président: J'espère que la réponse sera courte.

Capt McDonald: Oui, il faut une réponse plus courte.

M. MacDonald: Parlez-vous de ma question ou de ma taille, monsieur le président?

Capt McDonald: Je crois qu'il faut se défaire de la Société canadienne des ports. J'ai étudié les ports dans le Pacifique; en fait, j'ai vécu pendant un petit moment en Papouasie-Nouvelle-Guinée, où il existe un réseau portuaire national. Là-bas on pense que le Canada est un pays magnifique, ce qui est vrai, mais nous avons un problème dans le secteur portuaire en raison d'un organisme qui s'appelle la SCP, qui est à Ottawa, et qui peut influencer la politique portuaire. En effet, la SCP peut dire qu'elle préfère Montréal et à toutes fins utiles faire disparaître le port d'Halifax.

Nous croyons que la société n'est pas nécessaire et qu'en fait elle ne joue pas un rôle utile; la société portuaire d'Halifax travaille très fort pour assurer la survie du port. Ce groupe fait un très bon travail, quoiqu'il ait dû apporter des réductions. Comme vous le savez, une partie des revenus de la société portuaire d'Halifax doivent être remis à la SCP à Ottawa. Une partie de cet argent doit être utilisé pour subventionner les petits ports, les petits ports de Transports Canada, et ce sont les gens des régions qui devraient assumer la responsabilité de ces installations. Il y a des industries et des collectivités dans ces régions; ils veulent des emplois et un port, et ils devraient s'en occuper.

Cette société de la Couronne représente un premier jalon d'un programme dans le cadre duquel le gouvernement fédéral se départirait progressivement de ses responsabilités. D'abord, vous créez une société de la Couronne pour que vous puissiez quand même voir comment les choses vont et que les gens aient le temps de se faire à l'idée de devenir autonomes, puis vous faites comme on a fait en Nouvelle-Zélande, et vous privatisez. Dans cette région nous dépendons dans une large mesure. . .

M. MacDonald: Pensez-vous qu'un réseau portuaire réduit, même un système privatisé, pourrait calmer les craintes du public à l'égard de la sécurité? Quelle est votre expérience dans ce domaine?

[Text]

Capt McDonald: Yes. Public safety—there is no question about that.

You were mentioning traffic a minute ago. We expect that in the future we might be lucky enough to get more traffic, because ships are getting bigger. Container ships are getting bigger and there might be a time when they can't get up to Montreal.

We weren't pleased a year or two ago when there was government money for dredging to allow deeper ships. I think they added a foot to the depth at Montreal.

If a port is privatized and wants to attract customers it will attend to dredging, like the port of Tauranga, where there were big dredging programs to bring bigger ships in. We don't want the revenue created there to be siphoned off to other areas to favour other ports.

Ships will get bigger and they may come here, but they may or may not depending on how service-oriented we are. Ports must be service-oriented. They must be run by businesspeople who have experience running businesses and making a profit. I know some of the people in Tauranga, New Zealand. I've been there and I've seen their port. I know some of the directors and they are good businessmen.

Mr. MacDonald: We have an individual here who obviously has some understanding of where the international marine transportation of goods is going. We've heard a lot of talk about the post-Panamax vessels, which are much larger vessels. They will not be able to go through the St. Lawrence Seaway, or into many of the east and west coast ports. In your estimation, is this the new standard that's coming onto the market with these larger container vessels?

Capt McDonald: Oh yes.

Mr. MacDonald: If that's the case, is the port of Halifax the most likely beneficiary of that on the east coast of Canada?

Capt McDonald: Yes, I would think so. One reason is our great competitor, as you know, is New York, and it's becoming limited in draft for ships to get in there.

We have the advantage with those very large ships. We see them now. We read our shipping papers and the port corporation is keeping up to date. In Lloyds newspapers you read about ships being built to carry 5,000 20-foot containers. A couple of years ago it was 3,000, but now they're up to 5,000. Who knows where they'll go after that. They are huge ships with great beams that our present gantry cranes won't be able to reach. They'll have to invest several million dollars in building new cranes so they can service those ships.

[Translation]

Capt McDonald: Oui. La sécurité, c'est une question fort importante.

Vous avez parlé du trafic il y a quelques instants. Je crois que dans l'avenir il se pourrait fort bien qu'il y ait une augmentation du trafic, parce que les navires sont de plus en plus gros. Les porte-conteneurs sont plus gros, et il est possible qu'ils ne puissent plus se rendre jusqu'à Montréal.

Nous n'avons pas été très heureux de la décision du gouvernement, il y a un an ou deux, de réserver des fonds pour assurer le dragage du port de Montréal. Je crois qu'on a ajouté un pied à la profondeur du port de Montréal.

Si un port est privatisé et qu'on veut y attirer des clients, on s'occupera du dragage, comme on le fait dans le port de Tauranga, où il y a d'importants programmes de dragage destinés à attirer de plus gros navires. Nous ne voulons pas voir les revenus qu'on y gagne canalisés ailleurs, c'est-à-dire qu'ils profitent à d'autres ports.

Il y aura des navires de plus en plus gros, et ils pourront venir ici, mais tout dépendra de la mesure dans laquelle nos activités sont axées sur les services. Les ports doivent axer leurs activités sur les services. Ils doivent être administrés par des gens d'affaires qui ont de l'expérience dans l'exploitation d'entreprises, d'entreprises rentables. Je connais certaines des personnes responsables à Tauranga, en Nouvelle-Zélande. J'y suis allé et j'ai visité le port. Je connais certains des administrateurs, et ils ont le sens des affaires.

M. MacDonald: Il est évident que nous avons ici une personne qui comprend dans quelle direction s'en va le transport maritime international des marchandises. Nous avons entendu beaucoup parler des navires construits depuis la création de Panamax, c'est-à-dire des navires beaucoup plus grands. Ils ne pourront pas naviguer sur la voie maritime du Saint-Laurent ou entrer dans plusieurs ports de la côte est et de la côte ouest. À votre avis, la nouvelle norme sur le marché sera-t-elle dorénavant ces gros porte-conteneurs?

Capt McDonald: Certainement.

M. MacDonald: S'il en est ainsi, le port d'Halifax en profitera-t-il vraisemblablement le plus parmi les ports de la côte est du Canada?

Capt McDonald: Oui, je le penserais. C'est en partie parce que notre plus grand concurrent, comme vous le savez, est le port de New York, où la profondeur commence à limiter les navires qui peuvent s'y rendre.

Nous avons donc un avantage en ce qui concerne ces très grands navires. Ils viennent chez nous maintenant. Nous lisons les publications du secteur maritime, et la société du port se tient au courant. Dans les journaux de Lloyds on peut lire qu'on construit des navires pouvant transporter 5 000 conteneurs de 20 pieds. Il y a quelques années, c'était 3 000, mais maintenant la capacité va jusqu'à 5 000. Qui sait jusqu'où cela ira. Ce sont d'immenses navires très larges que nos ponts portiques actuels ne pourront pas atteindre. Il faudrait investir plusieurs millions de dollars pour construire de nouvelles grues pouvant accommoder ces navires.

[Texte]

Mr. Gouk: Thank you, Mr. McDonald, for a very concise as well as entertaining report.

You mentioned, as the previous presenter did, the concept of port-by-port type of pilotage, with the ports providing the pilotage for their areas. In that context, how would you see operating a transitional type of pilotage such as in the St. Lawrence?

Capt McDonald: In the major ports it's somewhat tied to port privatization. I see in the paper the crown corporations now delivering pilotage services are working pretty well. In order to change that you would have to change the port system as they have done in Britain, for example. Many ports are privatized and employ their own pilots.

Mr. Gouk: They don't have a transitional zone though.

Capt McDonald: What do you mean by that? Do you mean changing from government to private?

Mr. Gouk: No, I'm talking about when you are transiting pilotage authority areas.

Capt McDonald: I see what you mean. That happens in the Thames estuary, where the Port of London Authority has pilots that take ships up to the river. Then the Medway Ports Authority has other pilots. My brother-in-law is such a pilot. He boards off Ramsgate, which is in the Thames estuary, and takes ships through PLA waters until he gets to the mouth of the Medway. Then he goes into the Medway. The Medway port has its own pilotage services and looks after its own buoyage in that area.

• 1140

Mr. Gouk: I have one other point with regard to pilotage. You mentioned that the system works well and shouldn't be tinkered with. What about Canadian captains who operate continuously back and forth within the St. Lawrence Seaway system? We're not talking ocean-going, foreign vessels that maybe come here once every two or three years, but people who, as part of their regular routine, simply operate in there. Do you not think in some situations they may be competent to operate on their own without the pilotage?

I recognize that in theory there's an ability for them to get licensed, but the reality is a lot different from the theory for the amount of time they'd have to take off in order to do that. A lot of people like lawyers or a variety of other people who pass bar exams might be the best lawyers in the world, but couldn't pass the bar exam ten years later because they didn't specifically study for it. Do you see that being a potential?

Capt McDonald: I'd like to answer that in this way. Coming from a few years as an employee of Hall Corporation, which operated tankers and bulkheaders in the Great Lakes trade, I rode along with those ships many a time, watching the captains and mates and engineers. I would say that after a captain has brought his ship—without a pilot, remember—down the St. Lawrence Seaway and he gets to the St. Lambert Locks and is heading on down towards Quebec City or Port-Cartier,

[Traduction]

M. Gouk: Merci, monsieur McDonald, de nous avoir présenté un exposé très concis et très intéressant.

Vous avez mentionné, comme le témoin précédent, le concept de pilotage port par port, les administrations portuaires assurant le service de pilotage dans leur région. Dans ce contexte, comment se ferait d'après vous le pilotage de transition comme sur le Saint-Laurent?

Capt McDonald: Dans les principaux ports, c'est plus ou moins lié à la privatisation des ports. Je vois que les sociétés d'État qui assurent actuellement des services de pilotage fonctionnent assez bien. Pour changer cela, vous devriez également modifier l'organisation des ports comme on l'a fait en Grande-Bretagne, par exemple. On a privatisé plusieurs ports, et ils emploient maintenant leurs propres pilotes.

M. Gouk: Ils n'ont cependant pas de zones de transition.

Capt McDonald: Qu'entendez-vous par là? Voulez-vous parler de passer du gouvernement au secteur privé?

M. Gouk: Non, je veux parler des zones de transition entre les administrations de pilotage.

Capt McDonald: Je vois ce que vous voulez dire. C'est le cas dans l'estuaire de la Tamise, où l'administration du port de Londres a des pilotes qui amènent les navires à la rivière. Ensuite, l'administration des ports de Medway a d'autres pilotes. Mon beau-frère est justement l'un de ces pilotes. Il embarque à Ramsgate, dans l'estuaire de la Tamise, et pilote les navires dans les eaux qui relèvent de l'administration du port de Londres, jusque dans l'embouchure de la Medway. Il entre alors dans cette rivière. Le port de Medway a son propre service de pilotage et s'occupe également du service de balisage dans ce secteur.

M. Gouk: J'ai une autre chose à dire au sujet du pilotage. Vous avez dit que le système fonctionnait et que cela ne servait à rien d'y toucher. Que dire des capitaines canadiens qui naviguent uniquement sur la voie maritime du Saint-Laurent? Il ne s'agit pas ici de navires océaniques étrangers qui viennent peut-être au Canada tous les deux ou trois ans, mais de gens qui naviguent constamment dans ces eaux. Ne croyez-vous pas qu'ils auraient la compétence voulue dans certains cas pour se passer des services de pilotage?

Je sais qu'en théorie ils pourraient toujours obtenir leur permis, mais dans la pratique ils ne le font pas parce qu'ils devraient pour cela prendre trop de congés pour se préparer à l'examen. Bien des gens, comme les avocats et d'autres, sont sans doute très compétents après avoir passé l'examen du barreau, mais ils ne pourraient pas repasser l'examen 10 ans plus tard parce qu'ils ne s'y sont pas préparés. Croyez-vous que c'est une possibilité?

Capt McDonald: Je vous répondrai ceci. J'ai passé quelques années à l'emploi de Hall Corporation, qui avait des pétroliers et des vraquiers naviguant sur les Grands Lacs, et j'ai souvent fait le voyage à bord de ces navires et j'ai pu voir les capitaines, les seconds et les ingénieurs à l'oeuvre. Une fois qu'un capitaine a amené son navire, toujours sans pilote, n'oubliez pas, le long de la voie maritime du Saint-Laurent, et qu'il arrive aux écluses de Saint-Lambert en se dirigeant vers

[Text]

that guy is out on his feet. He's absolutely exhausted. It would not be in the public interest to demand that man continue to sail his ship through the port of Montreal. It's pretty rocky channels down there, all the way down to Trois-Rivières. I think it's irresponsible of shipowners to suggest these captains do that.

Also, I've sailed with them and they've said even their chief mates are not really responsible enough to hand over in these narrow waters. They have to be there. We must guard against that. What else could you do but take pilots?

Mr. Gouk: That's an interesting point of view. Thank you.

The Chairman: I just have a supplementary, if I could be permitted. I don't think anybody disagrees with the idea that there should be someone on board that vessel, a pilot who could safely navigate the St. Lawrence River or the Pacific or the Atlantic or the Great Lakes. But I think where my questions would lie, Mr. McDonald, is with the bureaucracy that supports these pilots.

Can these pilots be hired directly by the port authorities or the shippers themselves? What about the cost of pilotage and how we've seen declines in shipping and declines in cargo and declines in everything else over the last five years, but we've seen increases in the cost of pilotage and salary increases for the pilots who navigate the ships. That's where I think we have more than a few questions.

Capt McDonald: Very well, sir. I've done some study on that too. I would say that in this Atlantic pilotage area there are about 91.5% being self-sustaining, let's say. They also have a problem here because the pilots, their representatives, deal with the shipowners' representatives, the users of the ports, the users of the services, and they have a good deal of arm wrestling every year or two.

However, there's a very complex process. Say they have a tariff increase of 5% or 6%. This has to be gazetted and then somebody in the business can put in an objection. That objection then has to go to be investigated by the National Transportation Agency. This may take a year; this may take a long time. Meanwhile, the rate hasn't been able to go up and revenues are falling.

That seems to be an inequity and there should be some streamlining of this. That is the system as it works now.

In the case of a British port, let's say the Medway port, where there's a privatized port system, when they privatized the port and it became a port company they formed a subsidiary called Medway Port Pilots Limited and they negotiated with the pilots, who were formerly self-employed under the well-known organization called Trinity House, which administered their pilotage services.

These people, as a group, negotiated their contract with the port authority. No shipping companies were involved at all. It was just between employer and employee, which is the way to go, because they're both interested. The employer is interested in getting business and the employee is interested in sustaining business. But the foreign shippers, the representatives based in Montreal, many of them are not too interested in—They might prefer Montreal to Halifax, so they might make objections to

[Translation]

Québec ou Port-Cartier, il tient à peine debout. Il est tout à fait épuisé. Ce serait contraire à l'intérêt du public d'exiger que ce capitaine continue à piloter son navire passé le port de Montréal. Jusqu'à Trois-Rivières, les chenaux sont tous difficiles à naviguer. Ce serait malavisé de la part des armateurs de demander à leurs capitaines de le faire.

Qui plus est, quand je naviguais avec eux, les capitaines m'ont dit que même leurs seconds n'ont pas vraiment la compétence voulue pour prendre la barre dans ces passages très étroits. Le capitaine doit être là. Nous devons donc être prudents. Que peut-on faire d'autre que prendre des pilotes à bord?

M. Gouk: C'est un point de vue intéressant. Merci.

Le président: Je voudrais poser une question supplémentaire, si vous me le permettez. Personne, je pense, n'a quoi que ce soit à redire à l'idée qu'un pilote soit à bord des navires pour naviguer en toute sécurité sur le fleuve Saint-Laurent ou bien dans le Pacifique, l'Atlantique ou les Grands Lacs. Pour ma part, monsieur McDonald, je me pose des questions au sujet de la bureaucratie qui s'occupe de ces pilotes.

Les pilotes peuvent-ils être embauchés directement par la commission du port ou par les armateurs eux-mêmes? Il y a aussi le coût du pilotage. Les opérations maritimes, le transport des marchandises et tout le reste diminuent depuis cinq ans, mais le coût du pilotage a augmenté et la rémunération des pilotes aussi. C'est là-dessus que nous nous posons bien des questions.

Capt McDonald: Très bien. Je me suis aussi penché sur cette question. À mon avis, dans la région de l'Atlantique, les opérations de pilotage s'autofinancent à 91,5 p. 100 environ. Il y a aussi un problème parce que les pilotes et leurs représentants doivent négocier chaque année ou tous les deux ans avec les représentants des armateurs, les utilisateurs des ports et les utilisateurs des services.

Le processus est très complexe. Supposons qu'on augmente les droits de 5 ou de 6 p. 100. L'augmentation doit être annoncée dans la *Gazette*, et quelqu'un peut s'y opposer. À ce moment-là, l'Office national des transports doit faire enquête. Cela peut prendre jusqu'à un an; c'est très long. Entre-temps, on n'a pas pu augmenter les droits, et les recettes diminuent.

Il semble y avoir iniquité dans le système, et il faudrait le rationaliser, mais c'est ainsi qu'il fonctionne pour l'instant.

Prenons l'exemple d'un port britannique, disons celui de Medway, où l'administration portuaire est privatisée. Lorsqu'on a privatisé le port et qu'on l'a transformé en société portuaire, on a créé en même temps une filiale appelée Medway Port Pilots Limited, qui a négocié avec les pilotes. Ceux-ci travaillaient auparavant à leur compte et faisaient partie de l'organisme bien connu appelé Trinity House, qui administrait leurs services de pilotage.

Les pilotes ont négocié ensemble leur contrat avec l'administration du port sans que les armateurs s'en mêlent. Il y a simplement eu négociation entre l'employeur et les employés, ce qui est tout à fait approprié, vu que ce sont les deux parties en cause. L'employeur veut obtenir des contrats, et l'employé veut que les affaires soient bonnes. Par ailleurs, les armateurs étrangers et leurs représentants à Montréal ne s'intéressent pas dans bien des cas à... Ils préfèrent peut-être Montréal à

[Texte]

cause harm to Halifax or make their rates higher to cause harm to a port. These outside interests can influence such matters as pilotage rates.

Mr. Hubbard: Mr. Chairman, first of all I'd like to compliment the witness on the breadth of his knowledge and experience. It's certainly good to hear somebody before us with such a vast amount of experience.

Quite early in your report you mention labour. We have to be concerned about labour conditions in Canadian ports as opposed to ports on the Atlantic seaboard and the United States.

Could you give us any information, from your experience, on the problems we are encountering vis-à-vis the American labour rates? I understand they are almost comparable to ours, but is there feather-bedding or are there systems in Canada that are putting our ports at a disadvantage to the ports say south of us on the Atlantic seaboard?

Capt McDonald: I can certainly speak for this port, where labour has to negotiate with a maritime employers association. The local maritime employers association tips its cap to the head office in Montreal where most of the representatives of the foreign shipping interests are headquartered. So that puts labour negotiations in this area at a disadvantage, for a start.

You're talking about Baltimore and Philadelphia and New York. They look after their own negotiations, their own port, whereas in this port we still have this influence from foreign shippers in the Montreal area and central Canada. We're also wrestling with the ILA, International Longshoremen's Association, which itself is originally an American labour union although I doubt if the Americans have a great deal of influence nowadays.

This, to me, is asking for trouble and we're getting it, as we know from today's papers, all the troubles in British Columbia and in Montreal. I understand Montreal is trying to ease some of its labour problems by easing some of the people out of the business, but it costs a lot of money.

I'm a great believer in employers and employees working together for the same goal whereas the longshoremen here really don't owe anything to the employers. They feel they owe it to their union. They feel they're employed by their union rather than by Logistec or Furncan or whoever.

This is a very bad scene. It was like that in New Zealand, but they finally got rid of it. Now in ports they have stevedoring companies, which are left by the management of the port to get on with their stevedoring business. They employ their labour directly. These longshoremen are employees of the stevedoring companies and they negotiate with them.

So until we have the situation where labour almost feel themselves self-employed and they can decide whether they want to go into work or not—And there are senior men who can decide to walk to the hall and say all right, stand aside, Bill's

[Traduction]

Halifax et peuvent décider de présenter une objection pour faire du tort à Halifax ou pour faire monter les droits dans un autre port. Ces facteurs extérieurs peuvent influencer sur les droits de pilotage.

M. Hubbard: Monsieur le président, je voudrais tout d'abord souligner l'étendue des connaissances et de l'expérience de notre témoin. C'est une bonne chose que nous puissions entendre quelqu'un qui possède tellement d'expérience.

Au début de votre rapport, vous avez parlé des conditions de travail. Nous voudrions savoir comment les conditions de travail dans les ports du Canada se comparent à celles qui existent ailleurs sur la côte de l'Atlantique et aux États-Unis.

Pouvez-vous nous dire d'où proviennent les problèmes qui existent au Canada à cause des taux de rémunération versés aux États-Unis? Si j'ai bien compris, ils se rapprochent beaucoup des nôtres, mais y a-t-il surprotection syndicale, ou y a-t-il quelque chose dans le système canadien qui place nos ports dans une situation désavantageuse par rapport à ceux de la côte américaine?

Capt McDonald: Je peux vous dire ce qui se passe dans ce port-ci. Les travailleurs doivent négocier avec une association des employeurs maritimes. L'association locale des employeurs maritimes fait la courbette devant le siège sociale à Montréal, où sont la plupart des représentants des armateurs étrangers. Dès le départ, cela défavorise les travailleurs de la région.

Vous avez parlé de ports comme Baltimore, Philadelphie et New York. Ces ports négocient leur propre contrat de travail, alors que notre port subit l'influence des armateurs étrangers qui ont leur bureau dans la région de Montréal ou ailleurs dans le centre du Canada. Nous sommes aussi aux prises avec l'AID, l'Association internationale des débardeurs, qui était au départ un syndicat américain, quoique je doute fort que les Américains exercent encore beaucoup d'influence dans ce syndicat à l'heure actuelle.

À mon avis, c'est une façon d'inviter les problèmes, et, d'après les journaux, nous savons tous qu'il y a maintenant beaucoup de problèmes en Colombie-Britannique et à Montréal. Je crois savoir que le port de Montréal essaye d'atténuer ses problèmes syndicaux en encourageant une partie de ses employés à partir, mais cela coûte très cher.

Pour ma part, je suis convaincu que les employeurs et les employés doivent collaborer en vue d'atteindre un objectif commun, alors que les débardeurs de notre port ont l'impression qu'ils ne doivent rien à leurs employeurs. Selon eux, ils doivent tout à leur syndicat. Ils ont l'impression d'être employés par leur syndicat plutôt que par Logistic, Fern Canada, ou une autre compagnie.

C'est un très mauvais système. La Nouvelle-Zélande avait un système du même genre auparavant, mais elle a enfin réussi à s'en débarrasser. Les ports de la Nouvelle-Zélande ont maintenant des compagnies de débarquement qui s'occupent de leurs propres opérations sans que l'administration du port s'en mêle. Ces compagnies emploient directement leurs travailleurs. Les débardeurs sont des employés des compagnies de débarquement et négocient avec elles.

Tant que les travailleurs ont l'impression d'être à leur compte ils peuvent décider d'aller travailler ou non... Certains qui ont beaucoup d'ancienneté peuvent simplement aller au bureau d'embauchage et dire aux autres: très bien,

[Text]

going to get the job and then he's going off to his cottage for a long weekend, having made lots of money. There are situations like this, whereas in the privatized system, where people are working for their salaries or wages, they're subject to the usual employment process. That is the only way to go.

• 1150

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard.

Mr. McDonald, we appreciate your submission to this committee and all the detail you provided with it. Given your experience, we are going to treat it very seriously. Thank you very much, sir.

Capt McDonald: Right. Thank you for giving me the opportunity to say a few words.

The Chairman: Thank you.

Colleagues, next we invite to the table Mr. George Archibald, MLA, Kings North.

Welcome, Mr. Archibald, to the committee. We look forward to your presentation. When you're comfortable, sir, please begin.

Mr. George Archibald (Member of the Legislative Assembly of Nova Scotia): Thank you very much.

It's with a great deal of pleasure that I accept the opportunity to address the Standing Committee on Transport, which has undertaken a comprehensive review of Canadian marine issues. I welcome the members who may be visiting Halifax and Nova Scotia for the first time.

The majority of my comments this morning will relate to the port sector. With that in mind, strong rail links are of utmost importance. You cannot overlook the importance of the railroad connections to the port of Halifax.

The federal government understood the reasons for not allowing Canadian Pacific to be the purchaser of CN. The federal cabinet will privatize Canadian National, having decided this is the best possible deal for railway users and it must be in the best interests for the future of the port of Halifax.

Short-line railways have been established in Nova Scotia between Truro and Sydney as well as between Windsor and Hantsport. These railways have improved the flow of freight on local lines by increasing their customer base, moving commodities that haven't used rail for a number of years.

However, I want to stress—and I'm sure you committee members are aware of this—Canadian National is not a short-line railroad and should not be treated in that class. Canadian National is exactly what the title describes: a trans-Canada railway.

If the port of Halifax is to flourish, rail transport is the key ingredient to continued growth and must be regarded as the number one area of concern. It is time for the federal government and your committee to play a strong role in establishing guidelines for development. But it is time provincial governments as well as the federal government show fairness and equity towards taxation when it comes to dealing with railways.

[Translation]

écartez-vous, c'est Bill qui va avoir le travail; ensuite il ira passer une longue fin de semaine à son chalet après avoir fait beaucoup d'argent. C'est ce qui se passe ici, alors que, lorsque le système est privatisé, les travailleurs gagnent un salaire et doivent se conformer au système d'emploi ordinaire. C'est la seule façon de procéder.

Le président: Merci, monsieur Hubbard.

Monsieur McDonald, nous vous remercions de votre témoignage et de tous les détails que vous nous avez fournis. Nous allons traiter tous ces renseignements avec beaucoup de sérieux, vu votre grande expérience. Merci beaucoup.

Capt McDonald: Très bien. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous dire quelques mots.

Le président: Merci.

Nous invitons maintenant M. George Archibald, député de Kings-Nord à l'assemblée législative, à s'avancer.

Bienvenue au comité, monsieur Archibald. Nous sommes prêts à vous entendre. Quand vous serez bien installé, vous pourrez commencer.

M. George Archibald (député à l'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse): Merci beaucoup.

Je suis ravi d'avoir l'occasion d'adresser la parole au Comité permanent des transports, qui a entrepris une étude détaillée du transport maritime au Canada. Je souhaite la bienvenue à ceux qui visitent Halifax et la Nouvelle-Écosse pour la première fois.

Je vais parler surtout ce matin du secteur des ports. Cela étant dit, un bon réseau ferroviaire est d'une importance primordiale. On ne peut pas négliger l'importance des liens ferroviaires au port de Halifax.

Le gouvernement fédéral a compris les raisons pour lesquelles on ne devait pas permettre au Canadian Pacific d'acheter le CN. Le Cabinet fédéral privatisera plutôt le Canadian National parce qu'il a conclu que c'était la meilleure chose à faire pour les utilisateurs du réseau ferroviaire, et c'est une très bonne chose pour l'avenir du port de Halifax.

On a établi des lignes de courtes distances en Nouvelle-Écosse entre Truro et Sydney et entre Windsor et Hantsport. Ces chemins de fer ont amélioré le transport des marchandises sur les lignes locales en augmentant leur clientèle et en transportant des marchandises que l'on transportait depuis des années par d'autres moyens.

Je veux cependant souligner, et je suis certain que les membres du comité le savent déjà, que le Canadian National n'est pas une ligne de courte distance et ne doit pas être traité comme telle. Le Canadian National est exactement ce que son nom indique, c'est-à-dire un chemin de fer transcanadien.

Pour que le port de Halifax prospère, le transport ferroviaire est essentiel et doit être considéré comme prioritaire. Il est temps que le gouvernement fédéral et votre comité jouent un rôle important et établissent des lignes directrices pour la croissance de ce secteur. Par ailleurs, il faut aussi que les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral imposent un régime fiscal équitable et juste aux sociétés ferroviaires.

[Texte]

The area of municipal taxation of railways must also be addressed. Rail transportation is simply too important to Canadians not to be looked at as a tax base. Rail beds should be exempt from taxation.

The Province of Nova Scotia is presently the only government in the Dominion of Canada where railways operate and do not pay a fuel tax. A recommendation should be put forth by your committee that the federal government immediately remove the cost of fuel tax from the operation of railways across Canada. If this were adopted, it would assist railroads in offering the cost-effectiveness required to maintain the viability of Canadian rail transportation.

The report of the task force chaired by former Premier Gerald Regan called for the establishment of an independent authority for the port of Halifax. It's been over two years since the release of the task force report, and to date it would seem the government will not support the establishment of an independent port authority.

I would strongly recommend to your committee that you make the establishment of an independent authority for the port of Halifax a key priority when preparing your report for the federal Minister of Transportation. It was just over a year ago that the Halifax Board of Trade called for the establishment of an independent port authority.

As you are aware, the federal government eliminated Atlantic region freight rate subsidies from their budget. Additional transportation costs raise manufacturing costs and make it increasingly difficult for Atlantic Canadian companies to compete and survive in today's highly competitive marketplace.

With the removal of the feed freight assistance policy for Nova Scotia farmers, the cost of production for each and every hog increased by six dollars. This shows the result in the simplest terms of the removal of the subsidy. Now that feed freight assistance is a thing of the past, will Atlantic Canadian farmers be permitted by the federal government to buy the stock feed grain on the international market? Will farmers be allowed to import U.S. grain by water?

The Bowater Mersey Paper Company trucks containers of newspapers to the port of Halifax for export. It costs about \$300 to bring the newsprint from Liverpool to Halifax. The federal government was contributing \$30 per container.

Canadians support the elimination of subsidies, but they expect fairness from the federal government. When it comes to the elimination of subsidies, I urge your committee to look at the costs, such as the \$100 million of taxpayers' money used to keep channels open in the port of Montreal and accessible to ocean shipping. Shipping lines that stop in Halifax have to pay the full costs of a rail haul to Montreal, but ships going to Montreal receive free ice-breaking. Is this fair? Why should

[Traduction]

Il faudrait aussi se pencher sur les impôts municipaux que paient les sociétés ferroviaires. Le transport ferroviaire est trop important pour les Canadiens pour ne pas être considéré comme une source d'impôt. Cependant, les voies ferrées devraient être exemptes d'impôt.

La province de la Nouvelle-Écosse est maintenant la seule au Canada où les sociétés ferroviaires ne paient pas de taxe sur le carburant. Votre comité devrait recommander que le gouvernement fédéral exempte immédiatement les chemins de fer de tout le pays de la taxe sur le carburant. Si cette recommandation était adoptée, les sociétés ferroviaires pourraient améliorer leur rentabilité et assurer que le transport ferroviaire reste viable au Canada.

Le rapport de l'équipe spéciale présidée par l'ancien premier ministre Gerald Regan recommandait la création d'une administration indépendante pour le port de Halifax. Cela fait maintenant plus de deux ans que ce rapport a été publié et, jusqu'ici, il semble bien que le gouvernement n'appuiera pas la création d'une administration portuaire indépendante.

Je recommande fortement à votre comité de considérer la création d'une administration portuaire indépendante pour Halifax comme prioritaire quand vous présenterez votre rapport au ministre fédéral des Transports. Cela fait un peu plus d'un an que la Chambre de commerce de Halifax a réclamé la création d'une telle administration portuaire.

Comme vous le savez, le gouvernement fédéral a supprimé les subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique dans son dernier budget. Si les coûts de transport augmentent, les coûts de fabrication augmentent aussi, ce qui veut dire que les compagnies de la région de l'Atlantique auront de plus en plus de mal à rester concurrentielles et à survivre dans un marché extrêmement compétitif.

• 1155

Maintenant que l'on a supprimé l'aide au transport des provendes pour les agriculteurs de la Nouvelle-Écosse, le coût de production a augmenté de 6\$ le porc. C'est l'exemple le plus simple des résultats de l'élimination de cette subvention. Maintenant que l'aide au transport des provendes a disparu, le gouvernement fédéral permettra-t-il aux agriculteurs de la région de l'Atlantique d'acheter leurs grains de provende sur le marché international? Seront-ils autorisés à importer des grains de provende des États-Unis par bateau?

La Bowater Mersey Paper Company transporte par camion des conteneurs de papier journal au port de Halifax pour l'exportation. Le transport de Liverpool à Halifax coûte environ 300\$. Le gouvernement fédéral payait jusqu'ici 30\$ le conteneur.

Les Canadiens appuient la suppression des subventions, mais ils veulent que le gouvernement fédéral soit équitable. S'il faut supprimer les subventions, j'exhorte votre comité à tenir compte des coûts que cela entraîne, par exemple les 100 millions de dollars de l'argent des contribuables qu'on dépense pour garder les chenaux ouverts dans le port de Montréal et accessibles à la navigation océanique. Les armateurs qui déchargent leurs marchandises à Halifax doivent payer le plein

[Text]

Montreal benefit from such funding while the port of Halifax is left on its own? I urge you, as committee members, to recommend user-pay for ice-breaking on the St. Lawrence River.

Increased competitiveness—a question your committee is examining is one of important improvements to terminal operations. Recently the president of Mercks Canada said that deep water is one of the port of Halifax's natural assets. But acquiring bigger cranes for handling containers would keep the ships coming. It's estimated that by as early as next year the post-Panamax ships, which are too wide for the Panama Canal, carrying 5,000 containers, will be looking at ports such as Halifax. At the present time, the port of Halifax is able to handle 4,000 containers. So it is competitive issues such as these that have to be addressed.

There will be a need to use North America as a land bridge. I believe the port of Halifax is ideally situated with the opening of the Samia tunnel to be the major port in the land bridge from Europe to the Pacific Rim. The \$200-million CN tunnel will connect Samia, Ontario, to Port Huron, Michigan.

The next three years present a chance for the port of Halifax to expand, and I would suggest that your committee look at the port of Halifax as our opportunity for growth in the shipping of containers between Halifax and Chicago and beyond. The rail tunnel will mean a reduction of 12 hours in travel time between Halifax and Chicago. Time is money to the shippers. A container from Europe could be in Chicago using Halifax before the ship could even arrive in New York. I would strongly recommend that your committee look toward encouraging Canadian National to provide a higher profile of the port of Halifax in their advertising literature.

I want to thank you for the opportunity to speak today. The port of Halifax represents 7,000 jobs in metropolitan Halifax and the surrounding area, as well as \$227 million in income and \$297 million in direct expenditures in 1994. Everything possible must be done to ensure the port of Halifax is able to maintain its competitive position. Thank you.

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you, Mr. Archibald. We'll just let Mr. Guimond cool down for a minute and we'll start with Miss Terrana. Because of the time element, we're going to have to limit to five minutes.

Mrs. Terrana: Oh, don't worry, I always take less than that.

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Sure you do.

Mrs. Terrana: Good morning, Mr. Archibald.

Mr. Archibald: Good morning.

Mrs. Terrana: Thank you very much. Actually I was thinking, after listening to all of you and coming from Vancouver and having no ice, that maybe we should provide some ice for Halifax and for Vancouver as well, so we can use ice-breaking everywhere.

[Translation]

prix du transport ferroviaire jusqu'à Montréal, mais les navires qui se rendent jusqu'à Montréal reçoivent des services de brise-glace gratuitement. Est-ce juste? Pourquoi Montréal profite-t-elle d'une telle aide financière alors que le port de Halifax doit se débrouiller seul? J'incite les membres du comité à recommander le paiement par l'utilisateur pour les services de brise-glace sur le fleuve Saint-Laurent.

L'accroissement de la compétitivité, une question qui intéresse votre comité, est lié de près à l'amélioration des opérations de terminal. Le président de Mercks Canada a déclaré récemment que la profondeur des eaux était l'un des atouts naturels du port de Halifax. Par ailleurs, si l'on pouvait avoir de plus grosses grues pour les conteneurs, nous attirerions plus de navires. On pense que, dès le début de l'année prochaine, les armateurs qui auront les successeurs des navires Panamax, qui sont trop larges pour le canal de Panama, et qui peuvent transporter 5 000 conteneurs, se tourneront vers les ports comme Halifax. Pour l'instant, on peut décharger 4 000 conteneurs dans le port de Halifax. Il faut donc se pencher sur des questions comme celle-là sur le plan de la concurrence.

On devra dorénavant se servir de l'Amérique du Nord comme pont terrestre. Étant donné l'ouverture du tunnel de Samia, le port de Halifax est très bien placé pour devenir le principal port dans le pont terrestre entre l'Europe et la région du Pacifique. Le tunnel du CN de 200 millions de dollars joindra Samia, en Ontario, à Port Huron, au Michigan.

Au cours des trois prochaines années, le port de Halifax pourrait prendre de l'expansion, et votre comité devrait selon moi considérer qu'Halifax offre la meilleure possibilité de croissance dans le domaine de l'expédition des conteneurs entre Halifax et Chicago et la côte ouest. Grâce au tunnel ferroviaire, il faudra 12 heures de moins pour faire la distance entre Halifax et Chicago. Pour les expéditeurs, le temps, c'est de l'argent. Un conteneur en provenance d'Europe et passant par Halifax pourrait arriver à Chicago avant que le navire arrive même à New York. Je recommande donc fortement à votre comité d'encourager le Canadien National à mettre davantage le port de Halifax en valeur dans sa publicité.

Je vous remercie de m'avoir permis de vous adresser la parole aujourd'hui. Le port de Halifax représente 7 000 emplois dans la région de Halifax, de même que des recettes de 227 millions de dollars et des dépenses directes de 297 millions de dollars en 1994. Il faut tout faire pour garantir que le port de Halifax peut rester concurrentiel. Merci.

Le vice-président (M. Comuzzi): Merci, monsieur Archibald. Nous allons laisser M. Guimond se calmer un instant et nous allons commencer par M^{me} Terrana. À cause du facteur temps, nous allons devoir nous en tenir à cinq minutes chacun.

Mme Terrana: Ne vous inquiétez pas, je prends toujours moins de temps que cela.

Le vice-président (M. Comuzzi): Bien sûr.

Mme Terrana: Bonjour, monsieur Archibald.

M. Archibald: Bonjour.

Mme Terrana: Merci beaucoup. Après avoir entendu tous les témoins, et comme je viens de Vancouver, où il n'y a pas de glace, je me disais qu'il faudrait peut-être qu'il y ait de la glace à Halifax et à Vancouver aussi pour qu'on puisse avoir les services de brise-glace n'importe où.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Archibald: We haven't had much ice this winter, that's for sure, anywhere.

M. Archibald: Il n'y a certainement pas eu beaucoup de glace cet hiver où que ce soit.

• 1200

Mrs. Terrana: You touched on Canadian National and there wasn't the privatization of CN—the task force. What you're asking for was recommended. I hope you have seen the report produced by our committee. You've been before us a couple of times. What else would you like to see recommended, in addition to what has already been recommended? Because you seem to come out with some ideas that have already been explored.

Mme Terrana: Vous avez parlé du CN, de sa privatisation, du groupe de travail. Ce que vous demandez a déjà été demandé. J'espère que vous avez lu le rapport de notre comité. Vous avez déjà comparu devant nous à quelques reprises. Quelle nouvelle recommandation faites-vous? Les idées que vous formulez ont déjà été avancées.

Mr. Archibald: I think the most important thing you cannot lose sight of, for even a moment, is that the port of Halifax exists only as long as there is a rail link. At the present time, one of the difficulties we're having in Nova Scotia is—Last year, for instance, we did three million tonnes of work in Nova Scotia in the port of Halifax. At the same time, New York and Philadelphia did one million tonnes destined for Canadian markets. We've lost about one third of our business to U.S. ports, and that is basically based on the transportation from water inland.

M. Archibald: Le point le plus important à retenir, c'est que le port d'Halifax dépend entièrement de la liaison ferroviaire. Un des problèmes que nous éprouvons actuellement en Nouvelle-Écosse... L'année dernière trois millions de tonnes de marchandises sont passées par le port d'Halifax. Au cours de la même période, New York et Philadelphie ont reçu un million de tonnes de marchandises destinées au marché canadien. Nous avons perdu environ un tiers de notre trafic maritime à destination de l'intérieur au profit des ports américains.

We can never lose sight of the fact—and I don't think you can reiterate it often enough—that rail is the key to the future of the port of Halifax. Privatization of CN must take place, but not at the expense of Halifax. When it is privatized, the organization purchasing it must make the commitment to Halifax that we have seen from CN.

Nous devons comprendre—nous ne pouvons trop insister là-dessus—que le rail est la clé de l'avenir du port d'Halifax. Le CN doit être privatisé, mais non pas aux dépens du port d'Halifax. L'entité qui le prendra en charge devra respecter les engagements déjà pris par le CN vis-à-vis d'Halifax.

CN recently got together with the province of Nova Scotia and double-stacked the rail cars. The port would have been seriously hampered if that had not been done. CN also just opened a \$17-million intermodal terminal in Halifax for hauling trailers from here inland. Those kinds of commitments show that the port of Halifax is important to CN. Any new purchaser must be made to ensure that Halifax is their primary goal and not just purchasing it so they can transfer some of the business to another port. With these larger ships coming into existence we have an opportunity to become the land bridge.

Par exemple, le CN s'est récemment entendu avec la province de la Nouvelle-Écosse au sujet du service de conteneurs empilés. Sans cette entente, le port aurait été en sérieuse difficulté. Le CN vient également d'inaugurer une gare intermodale de 17 millions de dollars à Halifax pour le transport des remorques vers l'intérieur. Ces engagements illustrent bien l'importance du port d'Halifax pour le CN. Tout nouvel acheteur doit continuer de faire d'Halifax son premier choix et promettre de ne pas transférer d'activités à d'autres ports. Avec l'entrée en service des très grands navires, nous avons l'occasion de devenir le port vers l'intérieur.

When you look at the port of New York, for instance, their rail sidings are not right on the water the way ours are. The railway in Halifax is so convenient the containers can be offloaded directly onto a rail car. In New York they have to go from the ship to a truck and then to the railway. So we have some advantages.

Dans le port de New York, par exemple, les rails ne se rendent pas jusqu'au bord de l'eau, comme ici. À Halifax, les rails sont si bien situés que les conteneurs peuvent être chargés directement sur les wagons. À New York, ils sont d'abord chargés sur des camions qui les amènent aux rails.

We must look at ways in which we can make rail transportation even better, because we've known for a long time about taxation on railways in Canada, but we haven't done anything about it yet. The time is now to start doing this and stop talking.

Nous devons chercher à améliorer encore davantage le transport ferroviaire. Nous avons ce problème de l'imposition des chemins de fer depuis longtemps au Canada, mais nous n'avons encore rien fait. Le temps est venu d'agir.

Mr. Hubbard: We should mention to Mr. Archibald that he has a very good brief here in terms of Halifax, but our committee is looking at all the ports.

M. Hubbard: Nous avons reçu un excellent mémoire en ce qui concerne le port d'Halifax, mais M. Archibald doit savoir que notre comité est chargé d'examiner la situation de tous les ports.

I know your Progressive Conservative caucus certainly represents all of Nova Scotia. I would like to remind the witness that we would appreciate getting a submission in writing that reflects your party's position on the many ports we have here in Nova Scotia. If you could get this into us as soon as possible, it would give us a chance to look at the total position of Atlantic Canada in terms of Nova Scotia. Were you aware of the total—

Le caucus du Parti progressiste conservateur s'intéresse sûrement à toute la Nouvelle-Écosse. Je rappelle au témoin que nous aimerions recevoir un mémoire écrit qui reflète la position de son parti concernant l'ensemble des ports de la Nouvelle-Écosse. Si nous pouvions avoir ce mémoire rapidement, nous serions en mesure de juger de la situation de la Nouvelle-Écosse par rapport à l'ensemble de la région atlantique. Savez-vous ce qui se passe de façon générale... .

[Text]

Mr. Archibald: Yes. I wanted to be as brief as possible and just touch on a couple of the highlights because I know there are people with a great deal more experience and knowledge than I who would make the presentations to you. I didn't want to try to cover the whole ball park just in the essence of time. The last time I appeared before the last committee it was behind schedule, and I sure didn't want to be the person who held the committee up.

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Do we have that undertaken now, Mr. Archibald?

Mr. Archibald: Yes, I will undertake to provide some more information.

Mr. Hubbard: Thank you.

Mr. Gouk: I have a brief question on ice-breaking. I won't belabour it because you're going to get a whole bundle of salt from my colleague here. You mentioned user pay, and from my perspective I happen to agree that what occurs in Montreal is somewhat of a subsidy, but, likewise, there are also ice-breaking services provided in the Atlantic region.

If you go to user pay, if you consider that a subsidy, do you consider it a subsidy also to other Atlantic ports that are receiving ice-breaking services, and are you recommending that they be user pay as well?

Mr. Archibald: Well, the competition for Halifax isn't so much from other Atlantic ports. The ice-breaking service that is provided to other Atlantic ports, whatever the extent of that may be, is certainly insignificant compared to keeping the St. Lawrence Seaway open year-round.

Mr. Gouk: The level is unquestionably different but if we are to provide user fees to ice-breaking it isn't to make Halifax more competitive; it's to be fair. How can we charge Montreal and call it fair if we don't charge other people who are getting the same service?

Mr. Archibald: In the interests of fairness, if you want to charge other Atlantic Canadian ports that are receiving the benefits of ice-breaking, then so be it.

Mr. Gouk: Okay, I just wanted to be clear on your position on that. Thank you.

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman.

Probably Montreal is a real problem and Quebec is a real problem for a lot of persons here. I will probably return home more separatist than when I arrived. You will have helped us to win the next referendum with those comments. You will help us and I would like to congratulate you for those comments.

We have a presentation of the Progressive Conservative caucus. How many members are in your caucus?

Mr. Archibald: There are eight.

[Translation]

M. Archibald: Oui. J'ai simplement voulu être bref et me concentrer sur les points les plus importants. Je savais que vous deviez entendre des gens beaucoup plus expérimentés et beaucoup plus experts que moi. Je ne voulais pas prendre tout le temps du comité. Lors de ma dernière comparution, j'ai dépassé le temps qui m'avait été alloué. Je n'ai pas voulu retarder de nouveau le comité.

Le vice-président (M. Comuzzi): Nous ferez-vous parvenir ces autres renseignements, monsieur Archibald?

M. Archibald: Certainement.

M. Hubbard: Merci.

M. Gouk: J'ai une brève question concernant les services de brise-glace. Je ne m'attarderai pas trop sur le sujet, parce que je ne veux pas contrarier mon collègue ici présent. Vous avez parlé du concept de l'utilisateur-payeur. En ce qui me concerne, ce qui est accordé à Montréal est une forme de subvention. J'estime cependant que la région atlantique reçoit également des services de brise-glace.

Si vous considérez que le concept de l'utilisateur-payeur doit s'appliquer, que ces services sont une forme de subvention, croyez-vous qu'ils le sont également pour les ports de l'Atlantique et que les usagers doivent les payer?

M. Archibald: La concurrence en ce qui concerne le port d'Halifax ne vient pas tellement des autres ports de l'Atlantique. En outre, les services de brise-glace dans les autres ports de l'Atlantique, quelle que soit leur étendue, représentent sûrement très peu de chose par rapport aux efforts déployés pour garder la voie maritime du Saint-Laurent ouverte toute l'année.

M. Gouk: Ces services sont sûrement offerts à des degrés différents, mais si le concept de l'utilisateur-payeur doit s'y appliquer, ce n'est pas pour rendre le port d'Halifax plus concurrentiel, c'est pour faire en sorte que le système soit plus juste. Nous ne pouvons pas imposer des frais à Montréal et en exempter les autres usagers.

M. Archibald: Si, dans l'intérêt de la justice, vous devez imposer des frais aux autres ports de l'Atlantique qui bénéficient de services de brise-glace, faites-le.

M. Gouk: Très bien. Je voulais simplement m'assurer de votre position à ce sujet. Merci.

Le vice-président (M. Comuzzi): Monsieur Guimond.

M. Guimond: Merci, monsieur le président.

Montréal et Québec sont probablement des problèmes pour beaucoup de personnes ici. Je vais retourner chez moi plus séparatiste que jamais. Vous allez nous aider à gagner le référendum avec vos déclarations. Je vous félicite de votre attitude.

Nous entendons actuellement le caucus du Parti conservateur. Il compte combien de membres?

M. Archibald: Huit.

• 1205

[Texte]

Mr. Guimond: That's eight out of how many?

Mr. Archibald: There are 52 members in the legislature.

Mr. Guimond: I understand why you will probably stay in the opposition for a couple of decades.

It's just a comment, Mr. Chairman.

This Quebec-bashing is the kind of politics we see when you hear about Clyde Wells, Gary Filmon, Bob Rae, and Mike Harcourt. The politicians who have some problems in their province and they try to keep the power always made Quebec-bashing. Those comments are really Quebec-bashing. Thank you. That was my comment.

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you, Mr. Guimond.

Mr. Archibald, I apologize, but I don't think the jurisdiction of the committee is to become part of a political debate, which we're into now. If the answer is subject to something to do with the port of Halifax, I'll entertain it. If not, we're going to go to the next witness.

Mr. Archibald: I simply would indicate that I certainly was not bashing Quebec or any other province in Canada; I'm simply stating a fact in fairness. Certainly I know the honourable member of your committee sticks up for his native province as often as he can. I do as well.

I'm a graduate of two universities in your province and I enjoyed my university years very much. I have worked in your province and certainly I'm not bashing you or your province.

Mr. Guimond: I enjoyed the lobster here yesterday.

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Mr. Archibald, thank you very much for taking time to be a witness this morning. We appreciate your intervention and the comments you brought to the committee and you will submit the further report to the clerk of the committee as requested by Mr. Hubbard.

Mr. Archibald: I will do that. Thank you very much.

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you.

The next witness is Secunda Marine Services Limited. There's no written brief. Ladies and gentlemen, welcome.

Mr. Graham Curren (Vice-President, Marketing, Secunda Marine Services Limited): Thank you.

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): You're not Mr. Secunda, obviously.

Mr. Curren: No, I'm Mr. Graham Curren, and we haven't prepared a written brief.

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Perhaps you could explain at the outset for the benefit of the committee, Mr. Curren, what kind of company you have, what it represents, and what position it plays within the harbour ports system.

Mr. Curren: Certainly. Secunda Marine is a local east coast ship-owning company. We operate over the whole eastern coast and area and also across the world.

Our main interest in coming before the committee was to present our views on the ship safety and Canadian Coast Guard issues. We do have views in regard to Canadian Coast Guard ice-breaking. Pilotage is not an area—I will field questions, but I'm not going to make a presentation on that area.

[Traduction]

M. Guimond: Sur combien?

M. Archibald: Il y a 52 députés à l'assemblée législative.

M. Guimond: Je comprends pourquoi vous formerez probablement l'opposition pendant deux ou trois décennies.

C'est simplement une observation en passant, monsieur le président.

Ces attaques contre le Québec sont le fait de politiciens comme Clyde Wells, Gary Filmon, Bob Rae et Mike Harcourt, qui éprouvent des difficultés dans leur province et qui essaient de se maintenir au pouvoir de cette façon. Elles sont gratuites. Merci. C'est tout ce que j'ai à dire.

Le vice-président (M. Comuzzi): Merci, monsieur Guimond.

Je m'excuse, monsieur Archibald, mais je ne pense pas que le comité ait pour mandat de s'engager dans un débat politique. Si vous voulez répondre dans le contexte du port d'Halifax, je suis prêt à vous entendre. Autrement, je vais passer au témoin suivant.

M. Archibald: Je voudrais simplement dire que je n'attaque ni le Québec ni une autre province canadienne. Je discute simplement des faits. Je suis sûr que l'honorable député défend sa province natale. J'en fais autant.

Je suis diplômé de deux universités de votre province et j'ai beaucoup aimé mes années d'études chez vous. J'ai également travaillé dans votre province. Je ne vous attaque pas et je n'attaque pas votre province non plus.

M. Guimond: J'ai bien aimé le homard que j'ai mangé hier.

Le vice-président (M. Comuzzi): Monsieur Archibald, merci beaucoup d'avoir accepté de témoigner devant nous aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants de votre participation. Vous pouvez envoyer à la greffière le rapport que M. Archibald vous a demandé.

M. Archibald: Très bien. Merci beaucoup.

Le vice-président (M. Comuzzi): Merci.

Les témoins suivants représentent Secunda Marine Services Limited. Ils n'ont pas de mémoire écrite. Bienvenue, mesdames et messieurs.

M. Graham Curren (vice-président, Marketing, Secunda Marine Services Limited): Merci.

Le vice-président (M. Comuzzi): Vous n'êtes pas M. Secunda, de toute évidence.

M. Curren: Non, je suis Graham Curren. Nous n'avons pas de mémoire écrite.

Le vice-président (M. Comuzzi): Vous pouvez peut-être commencer par nous dire, monsieur Curren, ce que fait votre compagnie et quelle place elle occupe à l'intérieur du réseau portuaire.

M. Curren: Certainement. Secunda Marine est un armateur de la côte est. Nos navires sillonnent toute la côte est, la région et le monde entier.

Nous voulons surtout aborder devant le comité la question de la sécurité des navires et de la Garde côtière canadienne. Nous avons des opinions en ce qui concerne le service de brise-glace de la Garde côtière canadienne. Le pilotage n'est pas un domaine—je suis prêt à répondre à des questions à ce sujet, mais je n'en parlerai pas dans mon exposé.

[Text]

[Translation]

• 1210

To start the discussion, the main area I'd like to cover in my presentation is that of ship safety services with regard to Canadian shipowners. This mainly rotates around the area of inspection services and safety issues.

At the present time the Canadian ship services in many areas duplicate those of the CLASS societies. We understood this was going to change and that CLASS would take care of the general survey issues, with Canadian ship safety following through with safety equipment and safety issues. We were informed by CLASS that this has changed. There was no presentation from ship safety on this. We would like to find out what is happening in this situation, and if there is going to be any progress in this area.

Also, with regard to the actual services of survey and interpretation of regulations, we find it disconcerting that when you traverse Canada—whether from here to Newfoundland or here to Montreal—you will receive different interpretation of the regulations in each region or district. We think it's important that this—for Canadian and international shipowners—is addressed and that better guidelines and interpretations are given to the various districts so that uniform systems can be employed.

These are our main concerns, but I'm more interested in receiving questions and possibly helping you in your work.

On the area of ice-breaking and buoy services, we find it strange that Canada is one of the few if not the only nation in the world that provides free ice-breaking services wherever it occurs on our coastline. I think this encourages the unsafe practice whereby completely non-ice-strengthened ships are traversing the St. Lawrence River and gulf with impunity. In many other areas of the world this practice is not followed. If you want to work in ice, you must have ice-strengthened ships.

In the buoy area, most other countries of the world levy a light and buoy service on all users. This is particularly true when you consider the extra work that is involved in the ice-infested areas of our country. Each year you have to remove and reinstall a lighted buoy system, and in the winter period you must replace it with a spar-buoy ice buoy system.

My presentation is brief, but I hope I will be able to answer any questions you put to me.

The Chairman: Thank you, Mr. Curren.

Yesterday we heard about one company—was it Abitibi-Price?—that put a massive investment into 1-A super ships classification. You can't get above that in terms of ice-breaking ability. They made an interesting recommendation: that if a company supplies a 1-A super ship to manoeuvre in the icy areas of wherever they are, they should pay less for ice-breaking services than would a company with a level 4 ice-breaking ship that would be heavily dependent on ice-breaking services. That

Pour lancer la discussion, j'aimerais parler principalement des services concernant la sécurité des navires, du point de vue des armateurs canadiens. Il s'agit principalement des services d'inspection et des questions liées à la sécurité.

À l'heure actuelle, les services canadiens font double emploi dans plusieurs domaines avec ceux des sociétés de classification. Nous croyons savoir que cela va changer et que les sociétés de classification s'occuperont de toutes les questions d'inspection générale, tandis que les services canadiens de sécurité des navires s'occuperaient de la sécurité des équipements et d'autres questions de sécurité. Les sociétés de classification nous ont informés que c'est changé. Nous n'avons rien reçu du service de sécurité des navires à ce sujet. Nous aimerions savoir ce qui se passe et s'il y aura des progrès.

En ce qui concerne les services d'inspection comme tels et l'interprétation des règlements, nous trouvons également déconcertant que dans les différentes régions du Canada—qu'on se rende d'ici à Terre-Neuve ou d'ici à Montréal—on donne une interprétation différente des règlements dans chaque région ou circonscription. Il est important à notre avis—pour les armateurs canadiens et internationaux—qu'on examine ce problème et qu'on donne de meilleures lignes directrices et de meilleures interprétations aux diverses circonscriptions de pilotage, afin qu'on puisse utiliser des règlements uniformes.

Ce sont nos principales préoccupations, mais je préfère entendre vos questions à ce sujet, et j'essaierai de vous aider dans vos travaux.

En ce qui concerne les services de brise-glace et de balisage, nous trouvons étrange que le Canada soit l'un des rares pays au monde, sinon le seul, à offrir des services de brise-glace gratuits là où ils sont nécessaires le long de nos côtes. Je pense que cela encourage des pratiques dangereuses, c'est-à-dire que des navires qui ne sont absolument pas renforcés pour naviguer dans les glaces naviguent impunément sur le fleuve Saint-Laurent et dans le golfe. Dans plusieurs autres régions du monde, ce n'est pas ce qu'on fait. Pour naviguer dans les eaux encombrées de glace, on doit utiliser des navires conçus pour naviguer dans les glaces.

En ce qui concerne le service de balisage, la plupart des autres pays du monde perçoivent des droits pour le service de balisage auprès de tous les usagers. Cela serait particulièrement indiqué ici, étant donné le travail supplémentaire rendu nécessaire dans les régions de notre pays qui sont encombrées de glace. Chaque année, on doit enlever et réinstaller les bouées lumineuses, qu'on doit remplacer pendant l'hiver par un système de bouées-espars ou de bouées d'hiver.

Mon exposé a été bref, mais j'espère pouvoir répondre aux questions que vous voudrez bien me poser.

Le président: Merci, monsieur Curren.

Hier, nous avons entendu les représentants d'une société—était-ce Abitibi Price?—qui a investi massivement dans des super-navires de catégorie 1-A. On ne peut pas avoir mieux en ce qui concerne la capacité de briser les glaces. Ces témoins ont formulé une recommandation intéressante. Ils ont dit que si une entreprise utilise un super-navire de catégorie 1-A pour naviguer dans des secteurs encombrés de glace, elle devrait payer moins pour les services de brise-glace qu'une entreprise

[Texte]

was one idea that was brought forward with regard to the ice-breaking capability.

We'll go to questions. Mr. Gouk.

[Traduction]

utilisant un navire de catégorie 4 en ce qui concerne la capacité de briser les glaces, car un tel navire dépendrait énormément des services de brise-glace. C'est une idée qui a été proposée en ce qui concerne la capacité de briser les glaces.

Nous allons maintenant passer aux questions. Monsieur Gouk.

• 1215

Mr. Gouk: Actually, I don't have too much by way of questions.

I like your approach to ice-breaking, the concept. It gets away from the concerns of Mr. Guimond that we're picking on Montreal, but rather the concept that it's a service, and that we have to have cost recovery for a service where it's provided only to a limited number of people. But we also have to find a way to apply that fairly, which means that if we charge for the service to Montreal, we would likewise charge in other areas where that service is being provided as well. So you concur with that.

Mr. Curren: I concur totally. I don't think it's an issue of locality. It's an issue of the service you're providing and how that should be paid for. That is the whole point of the issue as far as I'm concerned.

Mr. Gouk: Could you make a brief comment on your position with regard to pilotage, both from the port perspective here and from a broader perspective, if you feel qualified to do that?

Mr. Curren: In regard to the port, I think it is important that each port support its own pilotage requirements.

There is little point in providing a service and allowing it to become bloated and inefficient if it is being subsidized by the network. It is more important that things remain efficient and effective, bearing in mind safety. They have to be properly qualified mariners to provide the service. But it should be provided on a port-to-port basis and be effective on that area.

Mr. Gouk: How then would you provide a pilot or charge for a pilot for someone using the St. Lawrence that transitions various areas on their way to their ultimate port?

Mr. Curren: That has to be proportioned out, doesn't it? It still is a service that is being provided to that area. If a vessel is going all the way to Montreal, there is a greater charge than if it's going to the port of Quebec or the port of Seven Islands.

Mr. Gouk: But who then would provide the pilots for that transition area?

Mr. Curren: Basically, you have authorities in that area. They have to proportion the charge among themselves. I'm not going to try to get into how you would achieve that, but that is the effective way to do it.

Mr. Gouk: Okay, thank you.

The Chairman: Mrs. Terrana.

Mrs. Terrana: Thank you for coming. You mentioned the inconsistency in the safety regulations.

M. Gouk: En réalité, je n'ai pas vraiment beaucoup de questions à poser.

J'aime votre façon de concevoir les services de brise-glace. Cela rassurera M. Guimond, qui craint qu'on soit toujours sur le dos de Montréal, mais j'aime bien qu'on dise plutôt qu'il s'agit d'un service et qu'il faut recouvrer les coûts d'un service, lorsque ce service est assuré à un nombre limité de personnes. Nous devons cependant trouver un moyen d'appliquer ce principe de façon équitable, c'est-à-dire que si nous faisons payer les usagers pour le service à Montréal, nous devrions également faire payer les usagers dans d'autres secteurs. Vous êtes donc d'accord.

M. Curren: Je suis tout à fait d'accord. Je ne pense pas que ce soit une question de lieu. C'est tout simplement qu'il s'agit d'un service fourni et qu'il faut trouver comment le faire payer. C'est là l'essentiel de la question, en ce qui me concerne.

M. Gouk: Pourriez-vous brièvement donner votre opinion sur le pilotage, du point de vue du port et dans une perspective plus générale, si vous vous croyez en mesure de le faire?

M. Curren: En ce qui concerne le port, je pense qu'il est important que chaque port réponde à ses propres besoins en pilotage.

Il ne sert pas à grand-chose d'assurer un service, en le laissant s'alourdir et devenir inefficace, quand il est subventionné par l'ensemble du réseau. Il est plus important d'assurer un service efficace tout en tenant compte de la sécurité. Il faut des navigateurs ayant la compétence voulue pour assurer le service. Ce service devrait cependant être assuré en fonction de chaque port et être efficace dans le secteur en question.

M. Gouk: Dans ce cas, comment fourniriez-vous un service de pilotage ou feriez-vous payer pour ce service quand un navire remonte le Saint-Laurent en passant par plusieurs zones de transition en route vers le port qui est sa destination finale?

M. Curren: Il faut utiliser une méthode proportionnelle, n'est-ce pas? Il s'agit toujours d'un service assuré dans ce secteur. Si un navire va jusqu'à Montréal, il doit payer plus que celui qui se rend au port de Québec ou à celui de Sept-Îles.

M. Gouk: Mais qui fournirait les pilotes dans ce secteur de transition?

M. Curren: Il y a des administrations de pilotage dans ces secteurs. Elles doivent répartir les coûts d'une manière proportionnelle. Je n'essaierai pas de vous expliquer comment on pourrait y arriver, mais c'est la façon efficace de procéder.

M. Gouk: Très bien, merci.

Le président: Madame Terrana.

Mme Terrana: Je vous remercie d'être venus. Vous avez parlé du manque de consistance dans les règlements relatifs à la sécurité.

[Text]

Mr. Curren: I think I should clarify that. I was actually implying that there is duplication of service between the CLASS and ship safety, whereby you have many functions that CLASS provides and have surveyed a vessel for that ship safety is duplicating at this time.

Mrs. Terrana: Would you be prepared to make any recommendations to this effect, since you are in the business and you know the business well?

Mr. Curren: Yes, and I believe the intention was to carry this recommendation through. Our concern is that there seems to be a delay.

The recommendation would be that CLASS, which is internationally recognized to be competent and capable of providing a safe service for the general survey and condition of marine vessels, be allowed to perform that function on a commercial basis where we pay our fees and there is no duplication.

In the area of safety inspection, in regard to safety of life equipment, traditionally throughout the world this is also a function of the governing body in which the vessel has its flag. This should be carried out by the Canadian Coast Guard ship safety division. There are numerous examples around the world, in the United Kingdom, and so on and so forth, where this function is effectively carried out by the government body.

Mrs. Terrana: So actually the federal government is already taking care of that, but we are delaying it. Did I understand you correctly?

Mr. Curren: This is my understanding. We have not had any directive as to why there has been a delay. This was supposed to take place in January of this year. It is the CLASS society that has made us aware that this is not occurring at this time.

Mrs. Terrana: Thank you very much.

The Chairman: Are there no other questions?

Seeing that there are no other questions, Mr. Curren, we appreciate your submission to the committee today and your answering our questions. Thank you, sir.

Mr. Curren: Thank you.

• 1220

The Chairman: Colleagues, we're done with this morning's witnesses. We're going back to the hotel for lunch. We'll reconvene at two o'clock.

AFTERNOON SITTING

• 1400

The Chairman: I'd like to invite Captain Worthington and his crew to the table. Maybe you could introduce the gentlemen with you at the table and then begin your report.

[Translation]

M. Curren: Je pense que je devrais ajouter une précision. Je voulais dire qu'il y a chevauchement des services, en ce sens que les sociétés de classification et les services de sécurité des navires remplissent actuellement certaines des mêmes fonctions, car les sociétés de classification inspectent d'abord les navires pour en vérifier la sécurité.

Mme Terrana: Seriez-vous disposés à formuler des recommandations à ce sujet, étant donné que vous travaillez dans ce secteur et que vous le connaissez bien?

M. Curren: Certainement, et je crois qu'on avait l'intention de mettre en oeuvre cette recommandation. Nous craignons cependant qu'il y ait un délai.

Il a été recommandé que les sociétés de classification, qui sont reconnues internationalement comme ayant la compétence voulue pour assurer un service sûr d'inspection générale concernant l'état des navires, soient autorisées à remplir cette fonction sur une base commerciale, c'est-à-dire que nous paierions des droits d'inspection sans qu'il y ait chevauchement des services.

En ce qui concerne les inspections de sécurité, c'est-à-dire en ce qui concerne la sécurité de l'équipement de sauvetage, qu'on a toujours effectuées dans le monde, cette fonction relève également de l'organisme de réglementation du pays dont le navire bat pavillon. Cette fonction doit donc relever de la division de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne. Il y a de nombreux exemples dans le monde, comme au Royaume-Uni et ailleurs, où cette fonction est exécutée efficacement par un organisme gouvernemental.

Mme Terrana: De fait, le gouvernement fédéral est déjà prêt à assumer cette fonction, mais il y a un délai. Vous ai-je bien compris?

M. Curren: C'est ce que j'ai cru comprendre moi-même. On ne nous a pas informés de la raison du délai. Cela devait se produire en janvier de cette année. Ce sont les sociétés de classification qui nous ont dit que cela ne se faisait pas encore.

Mme Terrana: Merci beaucoup.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

Puisque personne d'autre ne semble vouloir poser de questions, nous vous remercions, monsieur Curren, d'avoir fait cet exposé au comité aujourd'hui et d'avoir répondu à nos questions. Merci, monsieur.

M. Curren: C'est moi qui vous remercie.

Le président: Madame et messieurs les membres du comité, nous venons d'entendre le dernier témoin de ce matin. Nous retournons à l'hôtel pour déjeuner. Nous reprendrons nos travaux à 14 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

[Texte]

Captain C.R. Worthington (Chairman, Atlantic Pilotage Authority): With me is Mike McGrath, our treasurer, and Captain Tom Sellers, our director of operations.

I welcome this opportunity to make this presentation to you. The Atlantic Pilotage Authority was established under the Pilotage Act of 1972 to provide, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service within all Canadian waters in and around the provinces of Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador, including the waters of Chaleur Bay in the province of Quebec.

To carry out this mandate, the authority licenses suitably qualified persons to act as pilots, and issues pilotage certificates to suitably qualified persons to pilot ships on which they are bona fide crew members. The mandate also allows us to own and crew pilot boats. We charter them to embark and disembark pilots.

We enter into collective agreements with unions representing employees of the authority. We establish tariffs to meet the requirement of the pilotage act that such tariffs shall be fair, reasonable, and consistent with providing the revenues sufficient to permit the authority to operate on a self-sustaining basis.

The authority since 1972 has performed satisfactorily in the area of providing a safe and efficient pilotage service to over 40 port and coastal areas in the Atlantic region. Users of the service have expressed satisfaction with the level of service they are receiving. The authority, however, strives to maintain and improve the level of service. The authority is represented and participates in various advisory committees throughout the region.

To manage the system, the headquarters office staff in Halifax consists of three officers, who are here, and six administrative staff. In addition, the authority employs 32 pilots and 17 pilot boat personnel. There are also 14 contract pilots providing service. The authority has entered into three separate collective agreements which cover the employee pilots, the boat crew, and some office staff.

The authority has a fleet of five pilot boats. Two are stationed at Halifax, one at Saint John, one at St. John's and one at Come By Chance. The remainder of the pilot boat services are contracted out. There are eight contracts with operators supplying the pilot boat and crew, and one contract for an operator to supply a crew.

With regard to dispatching, the authority has entered into four contracts for dispatching services and receives dispatching services without charge from the Canadian Coast Guard at Halifax, Saint John, and the multiple areas of St. John's, Holyrood, Clarenville and Come By Chance.

The authority is audited annually by the Auditor General of Canada and is also subject to a special examination under the Financial Administration Act every five years.

[Traduction]

Le capitaine C.R. Worthington (président, Administration de pilotage de l'Atlantique): Je suis accompagné de Mike McGrath, notre trésorier, et du capitaine Tom Sellers, notre directeur des opérations.

Je suis honoré de comparaître devant vous. L'Administration de pilotage de l'Atlantique a été fondée dans le cadre de la Loi sur le pilotage de 1972 afin d'assurer, de faire fonctionner, d'entretenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service efficace de pilotage dans les eaux canadiennes des provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, et de l'Île-du-Prince-Édouard, de Terre-Neuve et du Labrador, y compris les eaux de la Baie des Chaleurs dans la province du Québec, ainsi que dans les eaux qui bordent ces provinces.

Aux fins de ce mandat, l'administration délivre des licences aux personnes dûment qualifiées leur permettant de servir de pilote et délivrent également des certificats de pilotage à des personnes dûment qualifiées pour piloter des bateaux sur lesquels ils sont membres effectifs de l'équipage. Notre mandat nous autorise également à posséder et à exploiter des bateaux de pilote. Nous les affrètons pour embarquer et débarquer les pilotes.

Nous concluons des ententes collectives avec les syndicats représentant les employés de l'Administration, nous fixons les tarifs, conformément à la stipulation de la Loi sur le pilotage d'après laquelle lesdits tarifs doivent être justes, raisonnables et adéquats pour assurer des revenus suffisants à l'Administration et lui permettre de suffire à ses propres besoins.

Depuis 1972, l'Administration a su assurer un service de pilotage sûr et efficace pour plus d'une quarantaine de régions portuaires et côtières de l'Atlantique. Les utilisateurs ont exprimé la satisfaction que leur donnaient les services reçus. Néanmoins, l'Administration s'efforce de maintenir et d'améliorer ceux-ci. L'Administration est représentée au sein de plusieurs comités consultatifs de la région et participe à leurs travaux.

Pour assurer le fonctionnement du système, le personnel du siège social de Halifax comprend un directeur, ici présent, et six employés administratifs. L'Administration emploie également 32 pilotes et 17 membres d'équipage des bateaux de pilote. Nous avons 14 pilotes employés à contrat. L'Administration a conclu trois conventions collectives distinctes qui couvrent les pilotes employés, le personnel de navigation et certains employés de bureau.

L'Administration a une flotte de cinq bateaux de pilote: deux sont stationnés à Halifax, un à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) un à Saint-Jean de Terre-Neuve et un à Come By Chance. Les autres services de bateau pilote sont affermés. Huit contrats ont été passés avec des exploitants qui fournissent le bateau pilote et l'équipage, et un contrat pour un exploitant qui fournit l'équipage.

L'Administration a également conclu quatre contrats pour les services d'acheminement et reçoit ces services sans frais de la Garde côtière canadienne de Halifax, Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) ainsi que des régions affiliées à Saint-Jean de Terre-Neuve, à savoir Holyrood, Clarenville et Come By Chance.

L'Administration est soumise à une vérification annuelle du vérificateur général du Canada ainsi qu'à un examen spécial, tous les cinq ans, dans le cadre de la Loi sur l'administration financière.

[Text]

We now wish to address some of the issues we feel are important to your committee. First is the cost of the service. There have been numerous studies carried out by various people and they have all reached the same conclusion that the tariff rates of the authority are competitive with and significantly lower than those in the eastern seaboard ports of the United States.

In 1992 and 1993 there were three independent studies carried out, which pointed to the efficiency of the authority. First, Dr. Mary Brooks of Dalhousie University prepared a pilot productivity report in which the productivity of the authority's pilots was compared internationally. The conclusion was favourable to the authority.

• 1405

Second, the National Transportation Agency carried out a staff report on the pilot boat costs of the authority. Again, the report put the authority in a favourable light.

Third, the Auditor General of Canada during the five-year special examination in 1992 indicated that the users of the pilotage service, when interviewed, stated they were pleased with the service provided by the authority.

As for the monopoly position of pilots, we agree there is a monopoly similar to that of, let's say, a police department. However, this is no threat to the delivery of a safe and efficient service. We believe the licensing system must remain independent from the industry in order to carry out the safety mandate of the authority.

With regard to certificates, the Atlantic Pilotage Authority has carried out the spirit of the act since 1972, issuing 100 certificates during this time. The present number of active certificates issued is 16.

Consider rigidity of service. The regulatory regime under which the authority operates for establishing rates is cumbersome and should be changed. The present system by which lobby groups, particularly non-users of the service, are able to stall or delay new tariff rates should be abolished. A better system should be put in place.

Overhead costs of the APA in 1994 were 9% of total expenses, which we believe is comparable to that of private industry. Overhead costs have been reduced over the years due to the close scrutinization of expenses.

Consider the realities of a cyclical industry. In order to respond to the cyclical reality of trade and commerce, meaning the ups and downs of business, an organization has to be operationally flexible. This translates into a transferable workforce and the ability to expand or encompass what we call compressed working rules. The authority, through the collective bargaining processes, tends to improve the efficiency of the operations as much as possible.

One of your mandates is to examine options for improving the efficiency of pilotage services and whether the rates for pilotage can be set in a more commercial environment with more of a direct say by users who pay for the services.

[Translation]

Nous voudrions maintenant aborder certaines des questions qui nous semblent importantes pour votre comité. Commençons donc par le coût du service: de nombreuses études ont été faites par différentes personnes et toutes sont parvenues à la même conclusion, à savoir que le barème de tarifs de l'Administration est compétitif par rapport à ceux de la Côte est des États-Unis, et même considérablement plus bas.

En 1992 et en 1993 trois études indépendantes ont été entreprises, qui toutes ont conclu à l'efficacité de l'Administration. La première a été exécutée par M^{me} Mary Brooks, de l'université de Dalhousie, qui a rédigé un rapport où la productivité des pilotes canadiens était comparée avec celle des autres pays, et la conclusion a été en notre faveur.

En second lieu, l'Office national des transports du Canada a publié un rapport interne sur le coût des bateaux de pilotage de l'Administration, rapport qui nous est également favorable.

En troisième lieu, le vérificateur général du Canada, lors de l'examen spécial quinquennal de 1992, rapporte que les utilisateurs des services de pilotage interrogés, ont déclaré être satisfaits des services fournis par l'Administration.

En ce qui concerne la situation de monopole des pilotes, nous reconnaissons qu'il y a là un monopole semblable à celui, par exemple, d'un service de police, sans que ceci compromette en quoi que ce soit la prestation d'un service sûr et efficace. Nous pensons que la délivrance des licences doit rester indépendante des transporteurs, afin que l'Administration, conformément à son mandat, puisse assurer la sécurité.

En ce qui concerne les certificats, l'Administration de pilotage de l'Atlantique, en application de la loi, a délivré depuis 1972 une centaine de certificats, le nombre actuellement actif de ceux-ci étant de 16.

Voyons maintenant à présent la rigidité du service. Le régime réglementaire sur lequel fonctionne l'Administration pour l'établissement des tarifs est pesant et devrait être changé. À l'heure actuelle des groupes de pression, en particulier des non-usagers du service, sont en mesure de retarder ou de bloquer l'établissement d'un nouveau barème; ce système devrait être aboli et remplacé par un autre plus adapté.

En 1994, les frais généraux de l'Administration représentaient 9 p. 100 des dépenses totales, ce qui se situe sur le même plan que le secteur privé. Les frais généraux ont été réduits au cours des années et les dépenses réduites dans toute la mesure du possible.

Il faut tenir compte des réalités d'une activité cyclique, des hauts et des bas des échanges commerciaux. Il faut pour cela une organisation très souple. Il faut des effectifs transférables, il faut se réserver la possibilité d'élargir ou d'englober ce que nous appelons des règles de travail comprimé. Grâce au processus de négociation collective l'Administration s'efforce d'améliorer, dans toute la mesure du possible, l'efficacité des opérations.

L'un de vos mandats est d'examiner les options pour améliorer l'efficacité des services de pilotage et établir si les barèmes des tarifs doivent être fixés sur une base plus commerciale, en laissant davantage intervenir les utilisateurs qui payent ces services.

[Texte]

The present system more than adequately allows the users their say. Since the inception of the Pilotage Act in 1972, most tariff increases proposed by the authority have been objected to under the provisions of that act. The delay in the implementation of the increases alone has saved users thousands of dollars and has added to our deficit. At the very least, a filed complaint ensures that an increased tariff does not come into effect for at least nine months. In many cases, it is much longer. These same groups have lobbied every effort of the Government of Canada to impose any user-pay structure.

Some objectors to the present system want their individual ports to handle their own pilotage needs. This may be fine for the larger ports, but what about the rest of Atlantic Canada's ports that we serve. We now have a well-regulated system covering the whole area. Why split it up or fragmentize it?

The 1972 act of Parliament was developed after more than eight years of studies and is working extremely well. All the pilots in the area have to meet the same rigorous examination standards to obtain their licences. The environmental integrity of the area is protected.

Pilotage is a user-pay system. Not only are we offering safe navigation throughout the Atlantic coastal waters, we are also recovering costs. Had we been allowed just the equivalent of a cost of living increase during the past decade, we would now be self-sufficient.

We are hearing a lot about modern systems that can pinpoint the position of a ship to an accuracy of less than five metres, in particular ECDIS, or electronic chart display information system. It is touted as the system that will make pilotage and pilots redundant.

We recognize that ECDIS is a very valuable aid to navigation, but it is not a be-all and end-all in itself. Without going into details, the very precise position given by the system via the differential global positioning system refers to one point on the ship: the position of the receiving antenna. But the ships we handle are up to 1,200 feet long. What about the remainder of the ship? What are the bow and stern doing? This is the sort of information that's not given with any accuracy, particularly during manoeuvres. This is where the expertise of the pilot remains vital.

The APA operates like a commercial corporation, with the management taking direction from the board of directors. The shipping industry we serve is represented on our board of directors and their companies are users of our services. We are providing a service at a reasonable and competitive cost and are continually striving to improve it. The system is working efficiently and we enjoy excellent cooperation with the users.

Despite the differences mentioned relative to proposed tariff increases, the shipping agents, the Shipping Federation of Canada, the Halifax Shipping Association and the members work closely with our operation, and we value their assistance. We provide them with a 365-day, 24-hour service.

[Traduction]

Le système actuel permet, dans une grande mesure, l'intervention des utilisateurs. Depuis la mise en vigueur de la Loi de 1972 sur le pilotage la plupart des augmentations de tarifs proposées par l'Administration ont fait l'objet d'objections. En retardant l'établissement de nouveaux barèmes les utilisateurs ont économisé des milliers de dollars et allégé notre déficit. Le dépôt d'une plainte a pour effet, pour le moins, de retarder d'au moins neuf mois la publication d'une augmentation des tarifs, mais dans bien des cas l'attente est encore beaucoup plus longue. Ce sont ces mêmes groupes qui ont fait des pressions sur le gouvernement du Canada chaque fois que celui-ci a voulu imposer une structure de recouvrement des coûts.

Certains de ceux qui font objection au présent système souhaitent que leurs ports assurent eux-mêmes leurs besoins en pilotage. C'est peut-être une solution pour les ports les plus importants, mais qu'en sera-t-il des autres ports canadiens que nous desservons? Nous avons maintenant un service bien réglementé qui couvre toute la région: pourquoi le démanteler et le fragmenter?

La loi de 1972 a été promulguée après plus de huit ans d'études et donne toute satisfaction. Tous les pilotes de la région sont soumis aux mêmes examens rigoureux pour l'obtention de la licence. En outre, nos services respectent l'environnement de la région.

Le pilotage est un système où les frais sont imputés aux usagers. Nous offrons une navigation sûre dans les eaux côtières de l'Atlantique, et nous recouvrons également les coûts. Si l'on nous avait accordé, au cours de la décennie, l'équivalent de la hausse du coût de la vie, nous aurions été autosuffisants.

On parle beaucoup des systèmes modernes capables de cerner la position d'un bateau avec une précision de moins de cinq mètres, en particulier le SEVCM, ou système électronique de visualisation des cartes marines, dont on dit qu'il rendra le travail de pilote superflu.

Nous reconnaissons que le SEVCM est un outil de navigation précieux, mais à lui seul il ne peut tout faire. Sans vouloir entrer dans les détails, la position précise indiquée par le SEVCM, par l'entremise du système différentiel de positionnement global porte sur un point du navire, à savoir la position de l'antenne réceptrice. Mais les navires que nous manoeuvrons ont jusqu'à 1 200 pieds de long. Qu'en est-il du reste du bateau? Où se trouvent la proue et la poupe? C'est là le genre d'information dont l'exactitude laisse beaucoup à désirer, en particulier pendant les manoeuvres, et c'est là que l'habileté du pilote reste essentielle.

Notre Administration fonctionne comme une société commerciale, la direction prenant ses ordres du conseil d'administration. Les transporteurs maritimes au service desquels nous sommes sont représentés à notre conseil d'administration et sont les usagers de nos services. Nos coûts sont raisonnables et compétitifs et nous nous efforçons constamment de les calculer au plus juste. Le système fonctionne très efficacement et les usagers nous assurent de leur coopération.

• 1410

Malgré les divergences mentionnées quant aux augmentations de tarif proposées, les agents maritimes, la Fédération maritime du Canada, la Halifax Shipping Association et leurs membres collaborent étroitement avec nous et nous apprécions leur aide. Nous leur assurons le service 24 heures par jour et 365 jours par an.

[Text]

Before any changes to the system are contemplated, it should be noted that most of our revenues are derived from foreign shipowners. We are providing a service primarily to foreign ships at a very competitive rate. We endeavour to provide pilotage certificates to as many masters of Canadian flagships as possible when they offer themselves for the certificate.

As a crown corporation, we are subject to certain conditions that have made it very difficult for us to achieve the goal of financial self-sufficiency, but we are able to keep a stringent control on the provision of safe navigation.

I attach the copy of our 1994 financial statements. I respectfully submit this to you. I trust it will help you in your deliberations, sir.

The Chairman: Thank you very much, sir, for your detailed submission. It thoroughly explains the structure and the responsibilities of the APA. We do appreciate the work you've put into this report.

To questions now, colleagues.

Mr. Guimond: This morning the Halifax port witnesses suggested that the administration of Halifax pilotage must be under the Halifax Port Corporation. What is your position on that?

Capt Worthington: I'm certainly not opposed to privatization and to improvement of the system because of bureaucratic control. That's the point; the port of Halifax suffers the same problem. Why would you want to switch it from one to the other? We're here to help the taxpayer and lessen the costs, but I can see no proof of that. If we have a problem with fragmentation now—I mean, the system is working safely. I can't see how that will help us in the other ports we serve.

Halifax, for instance—our pilot service—Sheet Harbour. They service Bridgewater, Liverpool and smaller ports around here. Those little places don't have great demands on pilotage. Are they going to be able to afford to service themselves?

I guess that's the best way I can answer that.

Mr. Guimond: What was your deficit last year?

Capt Worthington: About \$700,000. When I made the point that we are recovering costs, we are in a deficit position now, but just three years ago we weren't. We're recovering 90% of our costs. If you consider a port like ours, and we must talk about Halifax, it's one-fifth of the cost of a similar pilotage service in the port of New York, which is the main complaint of everybody here, that we have to stay competitive. Pilotage is the smallest portion of all the costs of the ports. Even the Port Corporation now charges far in excess of hours per vessel handled.

Mr. Guimond: What was your worst year in terms of deficit? What was the amount, and in what year?

Capt Worthington: It's stayed pretty well the same over the past three years, but we have had some increases. I guess the worst has been the past two years, where we've had the effect of the depression, the effect of the depressed state of the economy, the effect of items such as the fishery in Newfoundland. These last two years have been the worst years.

[Translation]

Avant d'envisager des modifications au système, il ne faut pas oublier que nous tirons l'essentiel de nos revenus d'armateurs étrangers. Nous servons essentiellement des navires étrangers à un tarif très compétitif. Nous nous efforçons d'accorder des certificats de pilotage au plus grand nombre possible de capitaines de navires battant pavillon canadien lorsqu'ils en font la demande.

En tant que société d'État, nous sommes assujettis à certaines conditions en raison desquelles il nous est extrêmement difficile d'atteindre à l'autonomie financière, mais nous assurons un contrôle très strict sur les services de navigation.

Je vous remets, avec le plus grand respect, un exemplaire de nos états financiers de 1994, dans l'espoir qu'il vous soient utiles dans vos délibérations, monsieur.

Le président: Je vous remercie, monsieur, de cet exposé très détaillé et qui explique parfaitement la structure et les responsabilités de l'APA. Nous vous sommes reconnaissants du travail que vous avez fait pour le préparer.

Et maintenant, chers collègues, passons aux questions.

M. Guimond: Ce matin, des témoins du port d'Halifax ont préconisé que l'administration du pilotage à Halifax relève de la Société du port. Qu'en dites-vous?

Capt Worthington: Je n'ai rien contre la privatisation et tout ce qu'on peut faire pour alléger le système des contrôles bureaucratiques. Mais c'est là le problème, et le port d'Halifax a le même. Pourquoi passer de l'un à l'autre? Notre mission est d'aider le contribuable et de réduire les coûts, mais je ne vois pas en quoi cela y contribuerait. Si nous avons déjà actuellement un problème de fragmentation... Après tout, le système fonctionne bien. Je ne vois pas en quoi cela serait utile aux autres ports que nous servons.

Halifax, par exemple... notre service de pilotage... Sheet Harbour. Nous servons Bridgewater, Liverpool et les autres petits ports de la région, qui n'ont pas d'énormes besoins en pilotage. Vont-ils pouvoir se permettre d'assurer le service eux-mêmes?

C'est la meilleure réponse que je puisse vous donner.

M. Guimond: À combien s'élevait votre déficit l'an dernier?

Capt Worthington: À environ 700 000\$. Quand j'ai dit que nous procédons par recouvrement des coûts, c'est vrai que nous sommes en position déficitaire actuellement, mais ce n'était pas le cas il y a trois ans à peine. Nous recouvrons 90 p. 100 des coûts. Si vous prenez un port comme le nôtre, il ne faut pas oublier celui d'Halifax, le coût pour le service de pilotage est de 20 p. 100 du coût au port de New York, et c'est bien ce dont tout le monde se plaint, car nous devons rester compétitifs. Le pilotage représente un des plus faibles coûts pour un port. Même la Société du port facture actuellement beaucoup plus par bateau.

M. Guimond: En quelle année avez-vous fait le plus gros déficit? À quoi s'élevait-il, et en quelle année était-ce?

Capt Worthington: La situation était assez stable au cours des trois dernières années, mais il y a eu quelques augmentations. Les deux dernières années ont probablement été les pires, avec l'effet de la crise, le marasme économique, et le problème de la pêche à Terre-Neuve. Ces deux dernières années ont été les pires.

[Texte]

[Traduction]

Captain Tom Sellers (Director of Operations, Atlantic Pilotage Authority): Actually, the worst years were 1978 and 1979. We ran up a deficit of \$1.9 million one of those years, and \$1.8 million the other. These last three years I think the deficit has been \$1.4 million, and the year before last it was \$800,000. This year is just under \$800,000.

Mr. Guimond: So it was not only the Laurentian division that had a deficit. You had a deficit too, but less in comparison with Laurentian. Laurentian's was \$5 million.

Capt Worthington: We're within 7% now, in overall increase, of becoming self-sufficient. We're recovering 90% of our costs.

Le capitaine Tom Sellers (directeur des opérations, Administration de pilotage de l'Atlantique): En fait, les deux moins bonnes années ont été 1978 et 1979 où les déficits étaient de 1,9 millions et de 1,8 millions respectivement. Ces trois dernières années, le déficit s'est élevé à 1,4 millions, tandis qu'il était de 800 000\$ l'année précédente. Cette année il est juste en dessous des 800 000\$.

M. Guimond: Il n'y a donc pas que la division des Laurentides qui soit déficitaire. Vous aussi, vous avez un déficit, même s'il est moins important que celui des Laurentides, où il atteignait 5 millions de dollars.

Capt Worthington: Il nous suffirait d'une augmentation de 7 p. 100 pour atteindre l'autonomie. Nous recouvrons 90 p. 100 de nos coûts.

• 1415

Mr. Guimond: We met Mr. Marquis in Montreal. He mentioned we have a deficit because the shipowners are always challenging. It's a broad stamp. When a new tariff arrives, we're sure they'll challenge. Is this why you interpret your deficit with the same reason?

Capt Worthington: It's a contributing factor. I'm from the private industry. I was on the other side for many years. I'm a real turncoat because I was part of this. I represented a large German shipping company, the largest. They never complained to me particularly about the pilotage rates in Halifax, but we complained anyway.

It was the only avenue we had left open because we're the only ones that have to publish in the *Canada Gazette*, part I. You don't even need to give a detailed reason why you're complaining. Just a letter is sufficient. Right now we're delayed some three, four months in the current tariff increase proposal we've got before them.

Mr. Guimond: This is my last question, just so I can understand the territory. You mentioned you work in the waters around the maritime provinces. The Laurentian division starts in Les Escoumains. Is there an in-between? Is there no pilot? Where are you?

Capt Worthington: It's non-compulsory. There's an area that is non-compulsory.

Mr. Guimond: Where does it finish?

Capt Sellers: We finish at Cap d'Espoir.

Mr. Guimond: Yes, in the Baie des Chaleurs, but on the gulf?

Capt Worthington: We're talking into the port of Chandler in the Baie des Chaleurs.

Mr. Guimond: Chandler. You finish in the Baie des Chaleurs at Cap d'Espoir. If a boat wanted to pick up paper in Dalhousie, isn't there a pilot?

Capt Worthington: Yes. We service the north shore of New Brunswick. We go right up to the Baie des Chaleurs, the Restigouche River, the Miramichi, Chandler.

Mr. Guimond: You go from Cap d'Espoir to Restigouche.

Capt Worthington: Yes.

M. Guimond: Nous avons rencontré M. Marquis à Montréal. Il nous a dit qu'il y a un déficit parce que les armateurs se plaignent tout le temps. C'est général. Dès qu'on annonce un nouveau tarif, ils contestent. Est-ce que vous attribuez le déficit à la même cause?

Capt Worthington: Cela y contribue. Je viens du secteur privé, j'ai travaillé pendant des années de l'autre côté de la barrière, je suis donc un traître. Je représentais une grande compagnie maritime allemande, la plus grande. La direction ne se plaignait jamais du coût du pilotage à Halifax, mais nous contestions quand même.

C'était la seule possibilité qui nous restait puisque nous sommes les seuls à devoir publier dans la *Gazette*, Partie I. Il n'est même pas nécessaire de donner de justifications détaillée de la contestation. Il suffit d'envoyer une lettre. Actuellement, les augmentations de tarif prévues sont en retard de trois ou quatre mois.

M. Guimond: Encore une dernière question, pour bien comprendre le territoire. Vous avez dit que vous travaillez dans les eaux qui baignent les provinces Maritimes. La division des Laurentides commence aux Escoumains. Est-ce qu'il y a une zone intermédiaire? N'y a-t-il pas de pilotes? Où êtes-vous?

Capt Worthington: Ce n'est pas obligatoire. Dans cette zone-là, ce ne l'est pas.

M. Guimond: Jusqu'où cela va-t-il?

Capt Sellers: Nous allons jusqu'à Cap d'Espoir.

M. Guimond: Oui, dans la Baie des Chaleurs, mais dans le Golfe?

Capt Worthington: Nous allons jusqu'au port de Chandler dans la Baie des Chaleurs.

M. Guimond: Chandler. Vous vous arrêtez à Cap d'Espoir, dans la Baie des Chaleurs. Si un bâtiment va chercher du papier à Dalhousie, n'y a-t-il pas de pilote?

Capt Worthington: Si. Nous assurons le service sur la côte nord du Nouveau-Brunswick. Nous allons jusqu'à la Baie des Chaleurs, la rivière Restigouche, la Miramichi et Chandler.

M. Guimond: De Cap d'Espoir à Restigouche.

Capt Worthington: Oui.

[Text]

Capt Sellers: Just let me extend that. The pilot for Dalhousie just joins about three miles away from Dalhousie. We don't pick a pilot at Cap d'Espoir for Dalhousie. It's part of the statutory limits on the waters.

Capt Worthington: We're really talking pilotaging into the ports rather than into those waters on the coast. The pilotage on the river turns into being at les Escoumains.

Mr. Guimond: There's a paper mill in Dalhousie and Campbellton. We must study these transportation waters.

Mr. Gouk: My first question deals with your dispatching. In your presentation you mentioned you've entered into four contracts for dispatching service and you receive dispatching service from the coast guard without charge. Are the four contracts with the coast guard?

Capt Worthington: No.

Mr. Gouk: So you pay for four and then you receive additional dispatching from the coast guard.

Capt Worthington: Yes. We handle it very successfully ourselves. But in the major ports that's provided by the coast guard. It's not charged to the user.

Mr. Gouk: If the coast guard were to discontinue that, how much of an impact would that have on your operation?

Capt Worthington: We're certainly looking at it. We've seen models. Internally we've even discussed privatizing that part of the operation if need be because we could then go the non-unionized route. There are plenty of agents in the area, shipping agents who are clued into it. It can be done.

We know that from the models out there on the west coast. We've seen a few. We could maybe incorporate that with electronics and Bell. We could do all sorts of things in conjunction with that.

Mr. Gouk: With regard to your comments on the ECDIS antenna location, that is fed into a computer. Is it not quite technologically feasible to install a dual antenna, front and rear, and simply tell the computer which is which and how long it should have?

Capt Worthington: Yes, you could. But to add better to this, the ECDIS will tell you where you are although you still need somebody to show you where to go. It's an excellent navigational aid. But right now we must have about 20 ships in this port and not one of them has it. ECDIS seems to be with Canadian ships at this moment.

Mr. Gouk: Of course, there's no point in putting a system in if you're not allowed to use it.

Capt Worthington: Internationally, pilots are telling me they've seen it on—the Russians, who've got the satellites around some of their ships, have a type of ECDIS. But it's a navigational tool.

Some of us have come from magnetic compasses and sextant days. The radar was a great deal for us.

[Translation]

Capt Sellers: Permettez-moi d'apporter une précision. Le pilote pour Dalhousie monte à bord environ trois milles avant la destination. Nous ne prenons pas à bord un pilote à Cap d'Espoir pour Dalhousie. Cela fait partie des restrictions statutaires.

Capt Worthington: C'est là du pilotage dans les ports plutôt que dans les eaux côtières. Le pilotage fluvial commence aux Escoumains.

Mr. Guimond: Il y a une usine de papier à Dalhousie et à Campbellton. Il faudra examiner ces voies navigables.

Mr. Gouk: Ma première question concerne le service de régulation. Dans votre exposé, vous avez dit que vous avez quatre contrats et que vous recevez vous-même gratuitement un service de la Garde côtière. Avez-vous quatre contrats avec la Garde côtière.

Capt Worthington: Non.

Mr. Gouk: Vous avez donc quatre contrats de service que vous payez et vous recevez un service supplémentaire de la Garde côtière.

Capt Worthington: C'est cela. Nous nous débrouillons très bien nous-mêmes, mais dans les grands ports c'est la Garde côtière qui assure le service. L'utilisateur n'est pas facturé.

Mr. Gouk: Si la Garde côtière retirait ce service, vos opérations s'en ressentiraient-elles?

Capt Worthington: Nous nous y préparons. Nous avons vu des modèles. Nous avons même envisagé de privatiser cette partie de nos opérations parce que nous pourrions alors faire appel à des travailleurs non syndiqués. Il y a énormément d'agents maritimes dans la région qui sont au courant. C'est possible.

Nous le savons d'après les modèles de la côte ouest. Nous en avons vu quelques uns. Nous pourrions peut-être intégrer cela avec des moyens électroniques et Bell Canada. Il y a toutes sortes de possibilités dans ce secteur.

Mr. Gouk: Quand vous avez parlé de l'emplacement de l'antenne SEVCM, tout cela est envoyé à un ordinateur. Ne serait-il pas possible, du point de vue technique, d'installer des antennes jumelles, une à l'avant et une à l'arrière, et de faire savoir à l'ordinateur d'où vient le signal et quelle est la distance entre les deux?

Capt Worthington: Oui, c'est possible, mais le SEVCM vous précise votre emplacement; il reste que vous devez diriger le navire. C'est une excellente aide à la navigation, mais actuellement nous avons une vingtaine de navires au port, et aucun d'entre eux n'en est équipé. Actuellement, il semble que seuls les bâtiments canadiens aient le SEVCM.

Mr. Gouk: Bien entendu, ce n'est pas la peine d'installer un système qu'on n'a pas le droit d'utiliser.

Capt Worthington: Des pilotes me disent qu'ils ont vu un système semblable sur des navires russes, qui ont des satellites. Mais c'est un outil de navigation.

Certains d'entre nous ont connu l'époque des boussoles magnétiques et des sextants. Le radar était toute une nouveauté.

• 1420

If you had it in your car, it would tell you where you were. You couldn't leave your car; you'd have to guide the car somewhere. It just tells you where you are.

Si vous l'avez dans votre voiture, vous saurez exactement où vous êtes, mais vous ne pouvez pas lâcher le volant; vous devez guider la voiture. Cet instrument vous dit simplement où vous êtes.

[Texte]

It's an excellent tool. We've used it on the ferryboat that goes from Digby to Saint John, and it's just a super system. It's a great navigational aid, and that's all it is.

Mr. Gouk: The final question I have deals with the Canadian certificates. We hear there are all these people who are capable of running, but they don't have the certificates, and that the certificates are readily available for those who want to take the examination and so on.

It's been likened—and I tend to agree with this—to the example they used this morning of a lawyer who passes the bar exam. Ten years later, he might be the greatest lawyer in the country, but he probably couldn't pass the bar exam unless he went back to school and studied specific issues.

Is that the situation with a lot of these Canadian operators? They have the knowledge of what to do, but they would have to take a considerable amount of time away from their work in order to study the specifics required to pass the exam?

Capt Worthington: We don't encounter those problems here. We're giving the certificates, and to keep the certificate in vogue they have to do a certain number of trips. It's not a question of them getting the certificate and then going somewhere else. They have to stay in the service.

Mr. Gouk: But in order to get the certificate they have to pass a written exam?

Capt Worthington: Yes.

Mr. Gouk: Basically they would have to take that course in order to be able to carry on, no matter how great their competence on the water itself?

Capt Worthington: These men are so well trained and so knowledgeable about the areas they serve, it hasn't been proven a problem for them.

Capt Sellers: We don't have anybody who has to take a special course. All they have to do is have knowledge of the particular area for which they want a certificate. I would suggest that would maybe take two or three weeks in their spare time, reading up and learning what is required.

They're supposed to have some experience in the areas before they approach us, but they don't have to take special courses.

We have quite a lot of people who come, get a certificate and then don't use it, because they have a dispute with their shipping company, which won't give them a percentage of the pilotage moneys.

Mr. Gouk: Okay, thank you.

Mr. MacDonald: I have a couple of specific questions based on your presentation. You mentioned that the percentage cost of pilotage fees to the port—and we're dealing with the port of Halifax—is relatively small. I'm just trying to get some sense of the significance of the fees that would be charged. What is it in relation to the fees that are incurred by a ship going through the port? What is a normal fee?

Capt Worthington: Well, a large container ship would go in and out for about \$1,000. They'll spend as much as \$100,000 in port fees. Stevedoring is enormously expensive.

[Traduction]

C'est un outil excellent. Nous l'avons utilisé dans le traversier qui va de Digby à Saint-Jean, et c'est vraiment excellent. C'est un outil de navigation fantastique, mais ce n'est qu'un outil de navigation.

M. Gouk: J'ai une dernière question, qui porte sur les certificats canadiens. On nous dit, d'une part, qu'il y a énormément de gens capables de faire le travail, mais qui n'ont pas de certificat, et, d'autre part, que les certificats sont accordés à tous ceux qui sont prêts à passer l'examen.

Je suis assez d'accord avec ceux qui font le rapprochement, comme on a entendu ce matin, avec l'avocat qui aurait passé son examen du Barreau. Dix ans plus tard, il est peut-être le meilleur avocat du pays, mais il serait probablement incapable de réussir l'examen du Barreau sans un cours de recyclage.

Ces opérateurs canadiens se trouvent-ils essentiellement dans la même situation? Ils connaissent parfaitement le travail, mais il faudrait qu'ils prennent un assez long congé pour se préparer à l'examen?

Capt Worthington: Nous n'avons pas ce problème. Nous accordons des certificats et pour que ceux-ci restent valables, il faut que le détenteur ait fait un certain nombre de sorties. Il ne peut pas obtenir son certificat et faire autre chose. Il doit continuer son service.

M. Gouk: Mais pour l'obtenir, ce certificat, il faut passer un examen écrit?

Capt Worthington: Oui.

M. Gouk: Et quelle que soit la compétence pratique du candidat, il doit suivre un cours s'il veut passer l'examen écrit?

Capt Worthington: Ces hommes sont si bien formés et connaissent si bien les zones dans lesquelles ils travaillent que le problème ne se pose pas.

Capt Sellers: Personne chez nous n'a dû suivre de cours spécial. Il suffit de bien connaître la zone pour laquelle on demande le certificat. Je dirais que deux ou trois semaines de lecture et d'étude pendant les heures de loisir suffisent amplement.

Et les candidats sont censés avoir de l'expérience dans la région avant de demander le certificat, mais ils ne sont pas tenus de suivre des cours spéciaux.

Nous avons beaucoup de gens qui demandent un certificat, l'obtiennent et puis ne s'en servent pas, parce qu'ils ont un différend avec la compagnie maritime qui refuse de leur verser un pourcentage des frais de pilotage.

M. Gouk: Très bien, merci.

M. MacDonald: J'ai quelques questions précises qui découlent de votre présentation. Vous avez dit que les frais de pilotage représentent un pourcentage relativement faible des frais portuaires—et nous parlons là du port de Halifax. J'essaie de me faire une idée de ce pourcentage. Que représente-t-il par rapport aux droits que doit payer un navire qui passe par le port? Quel est le tarif normal?

Capt Worthington: Un gros porte-conteneurs peut entrer et sortir pour environ 1 000\$. Les frais au port peuvent atteindre 100 000\$. Le débardage est excessivement cher.

[Text]

I was a manager of Columbus Lines for a number of years. We didn't have the biggest ships. We'd think nothing of spending \$50,000 or \$60,000 on the ship and to load the containers on rail cars. And we always talk of GUs, 20-foot equivalents. There is a cost of putting a container on the rail car to Montreal.

Then we used to look at the pilotage sector. The percentage represented by the pilotage sector is just peanuts. It costs more to tie up a ship with longshoremen here than it does to pilot the ship. We have to provide a boat, and during these bad times when the volume has gone down, those boats are costing us. In these waters off here you have to have really solid boats. You're looking at \$15.5 million to replace one of them.

So these costs are there. You're manning them 24 hours a day. Yet it costs less than tying up the ship. In many instances the longshore costs are higher than the cost of piloting the ship in the port.

Mr. MacDonald: You also talk about revenue. What would happen if say the port of Halifax, a renewed corporation with a more commercial mandate, wanted to take over the pilotage responsibilities? What impact would that have on the revenue left within the Atlantic pilotage authorities for some of those other ports?

In other words, when you look at the ports in Atlantic Canada—Nova Scotia, New Brunswick and P.E.I.—I would think some of the ports that are served are certainly not operating on anywhere close to cost recovery.

I don't have the numbers in front of me, but we heard this morning that something like 46% or 47% of the revenue comes from the port, but only 37% of the costs to revenue come from port activity.

• 1425

When you deal specifically with the port of Halifax, are we paying our own way in the port? Does the port lose money or are we subsidizing?

Capt Worthington: Right now we're losing. Saint John is the bright light and Cape Breton has been the whipping boy.

There are people sitting in this room today who represent the provincial government. They're being paid to kick the hell out of us and support Halifax, but what about Cape Breton?

We actually have somebody here today from Cape Breton, but generally they're not spoken for. Now we have a little gem coming up in Cape Breton with our Strait of Canso. The large tanker ships, three and four times the size of anything that will come into Halifax, are going in there now. Hopefully we're going to bring that level up.

If you go back through the years, they're always talking about cross-subsidization, but isn't Canada cross-subsidized? Is there anything in any act that states that if we're unreasonable, they always look at the cost.

You've been to St. John's. St. John's is a porter's guide. Right now we're going to restructure the whole thing because it's just not making any more sense now. There's a point in question.

So it is going to be very difficult for some of these smaller ports to be cost-efficient. You still have to have your boats serviced. You still have to have the pilot, although many of them are non-compulsory, so they can bargain to get a pilotage service in keeping with the cost, but it's a very difficult problem.

[Translation]

J'ai été directeur de Columbus Lines pendant un certain nombre d'années. Nos navires n'étaient certainement pas les plus gros, mais nous payions sans hésiter 50 000\$ ou 60 000\$ pour le navire et pour faire charger les conteneurs sur les wagons. Et nous parlons bien sûr de GU, des équivalents de 20 pieds. Cela coûte cher de mettre un conteneur sur un wagon pour Montréal.

Par comparaison, le pilotage, c'est vraiment de la petite friture. Amarrer le bateau au dock coûte plus cher que de le faire piloter. Nous devons fournir un bateau, et maintenant que le volume d'affaires a baissé, ces bâtiments nous coûtent cher. Dans cette région, il faut un bateau solide. Il faut compter 15,5 millions de dollars pour un de ces bateaux.

Il y a donc des coûts importants. Et puis il faut un équipage à bord 24 heures par jour. Et pourtant, c'est moins cher que l'amarrage. Souvent, il est plus cher de laisser un bateau à quai que de le faire piloter dans le port.

M. MacDonald: Vous avez parlé également de recettes. Qu'advierait-il si le port de Halifax, restructuré avec un mandat commercial, souhaitait prendre en charge la fonction de pilotage? Quelle incidence cela aurait-il sur les administrations de pilotage de l'Atlantique dans les autres ports?

Autrement dit, j'imagine que parmi les ports de l'Atlantique, c'est-à-dire en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard, il en est qui sont très loin du recouvrement des coûts.

Je n'ai pas de chiffres sous les yeux, mais on nous a dit ce matin que 46 ou 47 p. 100 des recettes proviennent du port, alors que les activités portuaires ne représentent que 37 p. 100 des coûts.

En ce qui concerne le port de Halifax en particulier, le recouvrement des coûts est-il assuré? Est-ce que le port est en déficit ou est-ce que nous le subventionnons?

Capt Worthington: Actuellement, nous avons des pertes. Saint-Jean est le phare et Cap Breton le bouc émissaire.

Il y a des gens ici aujourd'hui qui représentent le gouvernement provincial. Ils sont payés pour nous vilipender et appuyer Halifax, mais qu'en est-il du Cap Breton?

Il y a ici aujourd'hui une personne du Cap Breton, mais en général personne ne parle pour ce port-là. Nous avons là un vrai petit bijou avec le détroit de Canso. D'énormes bateaux citernes, trois ou quatre fois plus gros que ceux qui vont à Halifax, passent par là. J'espère qu'on va rétablir l'équilibre.

On parle toujours, depuis des années, d'inter-financement, mais le Canada tout entier ne fonctionne-t-il pas ainsi? Y a-t-il une loi quelconque qui dit que si nous ne sommes pas raisonnables, on va immédiatement examiner les coûts?

Vous êtes allé à St. John's. C'est un cas type. On va tout restructurer parce que ça ne peut plus fonctionner comme cela. Voilà un bon exemple.

Les petits ports auront donc bien du mal à atteindre le seuil de rentabilité. Il faut continuer d'assurer le service aux bateaux. Il faut avoir un pilote, même si dans bien des cas ce n'est pas obligatoire, et il est donc possible de négocier un service de pilotage à un prix raisonnable, mais c'est difficile.

[Texte]

Part of the reason we are forming this authority and having control of all of this is to keep up the level of service. As for those ports that have lagged behind and can't afford it, we feel that the others, the stronger ones, can support them. At this time Saint John is supporting Halifax. Saint John is doing extremely well and they're ahead in revenues.

Mr. MacDonald: Just in conclusion, the contention then in your presentation is that the Atlantic Pilotage Authority is being properly and officially operated, the degree of cross-subsidization is acceptable and you're doing it as well as if it was privatized or if a private corporation took it over?

Capt Worthington: I can't see how privatizing it now could provide the service at a cheaper rate. In a private company you don't aim to break even; you'd be looking for at least a 15% to 20% profit.

When you mention bureaucracy, yes, bureaucracy does interfere with us. It's the cross-check that Parliament has on us. But then we also have inherited other problems such as costs for access to information and costs for legal suits that would never have occurred had it been a private entity. We've spent a lot of money—almost \$1 million—on costs like these.

So to answer your question, anything can be improved. This is what I'm about. We want to improve, but the model we have now is working very well. I doubt that by privatizing the whole—You'd have a difficult time giving the shipowners a better deal than they have now. That is true particularly when we're constantly running at this deficit, which doesn't really make a hell of a lot of sense because we should at least be breaking even.

Mr. MacDonald: I have a final question. You're telling me you need about a 7% increase. If you were freed from the regulatory requirement, posting your fees, allowing people to come in just to put in letters of objection and holding things up—But what would a 7% increase in fees be per container ship coming in? It would be \$70.

Capt Worthington: Seventy bucks.

Mr. MacDonald: Seventy bucks could wipe this out and in your estimation that seventy bucks does not impact the competitiveness of the port in any way, shape or form?

Capt Worthington: No, and I'm sure when we talk about the longshore hours here—That is never mentioned, somebody scratching their head under a crane in one of the container terminals. I won't mention which one. You know, in ten minutes they can waste God knows how much time.

That's part of my life. I've spent 26 years working on the waterfront here. I was there and I saw where our moneys went. It certainly didn't go to pilotage and we were getting a damn good deal.

That is not to say—Everything can be improved, but I think the price is right. We can show you the comparisons for the ports we've served.

Mr. MacDonald: Thank you.

The Chairman: I just have a couple of questions to clear up some figures, Mr. Worthington.

[Traduction]

C'est en partie pour pouvoir maintenir le niveau de service que nous avons constitué une Administration et que nous prenons le contrôle de ces éléments. Quant aux ports qui sont à la traîne et qui n'ont pas les moyens de le faire, nous estimons qu'ils devraient recevoir l'aide des autres, les plus rentables. Actuellement, Saint-Jean finance Halifax. Saint-Jean se porte très bien et réalise des bénéfices.

M. MacDonald: Pour conclure, donc, vous dites dans votre exposé que l'Administration de pilotage de l'Atlantique est bien gérée, que le niveau d'inter-financement est acceptable, et que vous vous débrouillez aussi bien que pourrait le faire une structure privatisée ou une société privée?

Capt Worthington: Je ne vois pas comment la privatisation pourrait aboutir à un service moins cher. Une entreprise privée ne se contente pas d'atteindre le seuil de rentabilité, elle veut au moins 15 ou 20 p. 100 de bénéfices.

Vous avez parlé de bureaucratie, et il est vrai que c'est pour nous un boulet. Il y a le contrôle du Parlement, mais il y a aussi d'autres problèmes, comme les coûts que représente pour nous la Loi sur l'accès à l'information, et les frais de contentieux, que n'aurait pas une entreprise privée. Ce genre de chose nous coûte cher, près de 1 million de dollars.

Alors, pour répondre à votre question, il y certainement possibilité d'améliorer bien des choses. Et c'est notre intention. Nous voulons apporter des améliorations, mais le régime actuel fonctionne bien. Je ne crois pas que privatiser... On pourrait difficilement offrir de meilleures conditions aux armateurs. C'est d'autant plus vrai que nous sommes constamment en situation déficitaire, ce qui n'a aucun sens, car nous devrions au moins pouvoir couvrir nos frais.

M. MacDonald: J'ai une dernière question. Vous dites qu'il vous faudrait une augmentation de 7 p. 100. Sans les contraintes réglementaires, l'obligation d'annoncer les tarifs, la possibilité de déposer des contestations et de retarder les choses... Mais une augmentation de 7 p. 100 des droits pour les portes-conteneurs suffirait-elle? Cela représente 70\$.

Capt Worthington: Soixante-dix dollars.

M. MacDonald: Et d'après vous, 70\$ vous permettraient d'éponger le déficit sans d'avoir d'incidence sur la compétitivité du port?

Capt Worthington: Oui, et je suis sûr que si nous tenons compte des heures de débardage... On n'en parle jamais, de ces gens qui se tament les pouces sous une grue au terminal. Je ne dirais pas lequel. C'est incroyable le temps qu'on peut perdre en 10 minutes.

Mais ça fait partie de notre réalité quotidienne. J'ai passé 26 ans de ma vie sur ces quais. J'y étais, et j'ai vu à quoi on dépensait notre argent. Je peux vous assurer que ce n'était pas pour le pilotage et nous avions de très bonnes conditions.

Ce qui ne veut pas dire... Il y a toujours moyen d'améliorer, mais le prix me paraît juste. Nous pouvons faire des comparaisons pour les ports que nous avons servis.

M. MacDonald: Merci.

Le président: Monsieur Worthington, j'aimerais vous demander quelques précisions sur certains chiffres.

[Text]

[Translation]

• 1430

In your last answer to Mr. MacDonald you said no one could do it as cheaply as you do it. Didn't the Port of Halifax in fact go out and commission an accounting firm and find that for Halifax the price of pilotage could be reduced to a third of what you charge?

Capt Worthington: Well, I'm not—

The Chairman: To be exact, it came down to \$108,000. I just want to make out that figure.

You tossed out another figure as well on the cost of piloting a vessel from six miles out. Is six miles out where you do it, where you pick it up?

Capt Worthington: Approximately.

Capt Sellers: It depends on where the ship's going to come in. It would be from seven to ten miles.

The Chairman: Whether it's six miles out, ten miles out, and then from there to let's say the farthest point inland, what would be the cost?

Capt Sellers: Well, it depends on the size of the ship. If you're taking one of those 3,000 TEU container ships going into Halifax terminal, in round figures that would be \$1,000.

The Chairman: Is that for one way?

Capt Worthington: Yes, one way.

The Chairman: So it's \$2,000 in and out?

Capt Worthington: Yes, it's \$1,000 in and out.

The Chairman: Yes, it's \$1,000 each way. So to put an individual, a pilot, on a vessel and take a run—How long does that run take?

Capt Worthington: It takes about one and a half hours.

The Chairman: So you are charging \$1,000 for the pilot's hour of work. On average, how many days a month does that pilot work?

Capt Sellers: First of all—

The Chairman: No, no, I don't want to get in—

Capt Sellers: First of all, the \$1,000 isn't to pay for the pilot.

The Chairman: I realize that.

Capt Sellers: There's a pilot boat, there's—

The Chairman: I'll get to you next, Mr. Sellers; I'm asking the question.

Capt Sellers: Okay, the pilot—

The Chairman: You have a pilot on the ship, who takes one hour—

Capt Sellers: The pilots here work week on, week off.

The Chairman: So how many days a month on average does the pilot work?

Dans votre dernière réponse à M. MacDonald, vous avez déclaré que personne ne pouvait le faire à aussi bon marché que vous. Mais le port de Halifax n'a-t-il pas engagé un cabinet d'experts-comptables qui a établi que, dans ce port, le prix du pilotage pourrait être réduit d'un tiers par rapport à votre tarif?

Capt Worthington: Eh bien, je ne suis pas. . .

Le président: Pour être précis, cela revenait à 108 000\$. Je voudrais simplement préciser ce chiffre.

Vous nous avez également lancé un autre montant à propos du coût de pilotage d'un navire pris en charge à six milles des côtes. Est-ce bien à six milles que vous le prenez en charge?

Capt Worthington: Approximativement.

Capt Sellers: Cela dépend du point d'entrée du navire. La prise en charge a lieu entre sept et 10 milles.

Le président: Qu'il s'agisse de six milles ou de 10 milles, combien cela coûte-t-il jusqu'au point intérieur le plus éloigné?

Capt Sellers: Cela dépend de la taille du navire. S'il s'agissait d'un de ces porte-conteneurs de 3 000 UEC se rendant au terminal de Halifax, cela coûterait 1 000\$ en chiffres ronds.

Le président: À l'aller?

Capt Worthington: Oui, à l'aller.

Le président: Donc, cela coûterait 2 000\$ aller-retour?

Capt Worthington: Oui, 1 000\$ dans chaque sens.

Le président: Bien. Donc lorsque vous embarquez un pilote à bord d'un navire et que vous faites ce parcours. . . À propos, combien de temps dure-t-il?

Capt Worthington: Environ une heure et demie.

Le président: Vous vous faites donc 1 000\$ pour une heure de pilotage. En moyenne, combien de jours par mois ce pilote travaille-t-il?

Capt Sellers: Premièrement. . .

Le président: Non, non, je ne veux pas entrer dans. . .

Capt Sellers: Premièrement, ces 1 000\$ ne vont pas dans la poche du pilote.

Le président: Je le sais bien.

Capt Sellers: Il y a un bateau pilote—il y a. . .

Le président: Attendez votre tour, monsieur Sellers; c'est moi qui pose la question.

Capt Sellers: Bien, le pilote. . .

Le président: Vous avez un pilote à bord, qui prend une heure. . .

Capt Sellers: Ici, les pilotes alternent les semaines de travail et de repos.

Le président: Donc, combien de jours par mois le pilote travaille-t-il en moyenne?

[Texte]

Capt Sellers: Well, he'd work fifteen then, because he works one on and one off.

The Chairman: Fifteen days a month?

Capt Sellers: Yes.

The Chairman: What's the average salary of your pilots?

Capt Sellers: The salary is \$72,000 per year.

The Chairman: The average salary of those pilots in your employ is how much?

Capt Sellers: It's \$72,000.

The Chairman: You see, the thing I don't want anyone to miss here is that we're not looking to get rid of the pilots; at least I'm not anyway. I'm speaking for myself here. I'm looking at trying to find a better way to run this railroad.

Nobody's disputing the importance of a pilot on board ship, but what about the bureaucracy that runs the pilots? We've been hearing from other witnesses that the port of Halifax is looking to be competitive as a port. So they think they can operate the pilots to go out there, pick up the ship and bring it into the port of Halifax, for example, at two-thirds less than the cost for which the APA does it. They apparently have the figures to back that up.

You talked about the percentage and the price of bringing that ship in. You called it peanuts, Mr. Worthington, but my dad always told me to look after the peanuts and the dollars will look after themselves. Those peanuts can make a difference between being competitive globally or not being competitive, right?

Capt Worthington: Well, that's my argument against the port corporation taking it over. If you and I took it over, yes, we could run it a hell of a lot cheaper, but given the fact that we are a crown corporation now—

The way I was chosen, my board of directors are chosen, maybe we could have had better people. But if somebody came in with their own money, you could probably reduce costs. There are reductions to be made, but not to the tune that they're—I just—

The Chairman: If there are reductions to be made, Mr. Worthington, why hasn't the APA found them and implemented them? Why are you running at a deficit?

Capt Worthington: No, when I'm speaking of reductions that can be made, I'm talking about the bureaucratic control that we have to comply with with respect to a crown corporation. I'm not totally disagreeing with that, because the government does have to have control with the Auditor General. They do have to have control over the people's money. That was the point I was making.

The Chairman: What's the percentage? A thousand in, a thousand out, that's \$2000 for the trip. What's the percentage the APA takes off that for your overhead, your administration, your—

Capt Worthington: Well, we gave 9% for the administration, pilotage salaries and votes.

[Traduction]

Capt Sellers: Eh bien, 15 jours, selon cette formule d'alternance.

Le président: Quinze jours par mois?

Capt Sellers: Oui.

Le président: Quel est le salaire moyen de vos pilotes?

Capt Sellers: Soixante-douze mille dollars par an.

Le président: À combien s'élève le salaire moyen des pilotes que vous employez?

Capt Sellers: Soixante-douze mille dollars.

Le président: Ce que je veux, c'est que tout le monde comprenne bien que notre intention n'est pas de nous débarrasser des pilotes; en tout cas, pas moi. Je parle donc ici à titre personnel. J'essaie simplement de trouver un meilleur moyen de faire les choses.

Personne ne conteste l'importance d'un pilote à bord d'un navire, mais qu'en est-il de l'administration pour laquelle il travaille? D'autres témoins nous ont dit que le port de Halifax voudrait devenir compétitif. Ces gens-là pensent qu'ils peuvent eux aussi utiliser des pilotes qui se rendent à bord des navires et les ramènent au port de Halifax, par exemple, pour un coût de deux-tiers inférieur au tarif prélevé par l'APA. Ils ont apparemment des chiffres qui le confirment.

Vous avez parlé du pourcentage et du prix du pilotage d'un navire au port. Vous avez dit que c'était insignifiant, monsieur Worthington, mais mon père m'a toujours dit que les petites économies faisaient les bonnes maisons. Cette somme jugée par vous insignifiante pourrait faire toute la différence entre être compétitif sur le plan mondial et ne pas l'être, n'est-ce pas?

Capt Worthington: En tout cas, c'est l'argument que j'invoque lorsque la société portuaire déclare qu'elle voudrait prendre la relève. Si vous et moi le faisons, il est certain que nous pourrions le faire pour beaucoup moins cher, mais étant donné que nous sommes maintenant une société d'État. . .

Étant donné la manière dont mon conseil d'administration et moi-même avons été choisis, peut-être aurait-on pu avoir des gens plus compétents. Mais si quelqu'un arrivait avec son argent à lui, il lui serait probablement possible de réduire les coûts. Il y a des réductions à apporter, mais pas au point où ils le prétendent. . . Je vous laisse simplement. . .

Le président: S'il y a des réductions possibles, monsieur Worthington, pourquoi l'APA ne l'a-t-elle pas fait. Pourquoi êtes-vous en déficit?

Capt Worthington: Non, lorsque je parle de réductions possibles, je parle du contrôle administratif auquel nous devons nous soumettre en tant que société d'État. Je ne suis cependant pas totalement contre, car le gouvernement doit pouvoir exercer un contrôle par l'intermédiaire du vérificateur général. Il faut qu'il contrôle les deniers publics. C'était ce que je voulais dire.

Le président: Quel est le pourcentage? Mille dollars à l'aller, 1 000\$ au retour. Cela fait 2 000\$. Quel est le pourcentage prélevé par l'APA pour couvrir ses frais généraux, ses frais administratifs, ces. . .

Capt Worthington: Nous réservons 9 p. 100 à l'administration, aux salaires des pilotes et aux crédits budgétaires.

[Text]

Mr. Mike McGrath (Treasurer, Atlantic Pilotage Authority): The overall percentage is 9% for overhead.

The Chairman: Let's take the \$2000. Okay, the voyage in is \$1000?

Mr. McGrath: Yes.

The Chairman: Out of that \$1000, what's the percentage for your salaries, your administration, your overhead, the cost of the boat and all that stuff? How much is it?

Capt Worthington: What's the percentage breakdown for the boat and for the pilot's salary?

Mr. McGrath: The pilot's salary is about 50%. The boat and other—

The Chairman: Fifty goes to the administration—

Mr. McGrath: Well no, excuse me—

The Chairman: —and everything else?

• 1435

Mr. McGrath: The pilot boat. Everything else, yes. The pilot boat, overhead. Yes, that's right.

The Chairman: The other dispute I have—I'm sorry to get a little bit singular here, but if you have gone across this country in the last five years and you've seen how people are rationalizing, ratcheting down and making sacrifices, doing what has to be done, in every port we've been in, all I've heard about is how the pilots and the authorities especially have requested percentage increases of 1%, 2%, 3%, 4% and 5%, without any consideration of the current economic climate. How do you respond to that?

Capt Worthington: Well, since May 1986 we didn't get an increase until last year in this area. Thanks to a surge, the economy was good up until three years ago. We actually were breaking even, but we haven't even had the equivalent of a cost of living increase. But to have the inequity such as we've—

The Chairman: I don't want to mix the tariff costs with wages. Let's not mix the two here. I'm not talking about increases in tariffs.

Capt Worthington: We've had zero across the board. The last contract we negotiated with the pilots was zero, zero, and 2% in the third year. Fortunately, we had their cooperation and understanding. They understand where we come from. But again, I have to admit there have been some inequities.

I refer to one area in Newfoundland where we're getting excellent cooperation now. We've been able to cut down the pilot forces; we've been able to switch the concentration from St. John's to Come By Chance, and this in itself is going to save us a few hundred thousand dollars this year. We are also bound by union contracts. Despite that, we have done quite well, as I say, with a zero, zero, and 2% in the last years. We have managed to keep the pilots' salaries within rein here comparable

[Translation]

M. Mike McGrath (trésorier, Administration du pilotage de l'Atlantique): Le pourcentage global est de 9 p. 100 pour les frais généraux.

Le président: Prenons ces 2 000\$. L'aller est donc de 1 000\$?

M. McGrath: Oui.

Le président: Sur ces 1 000\$, quel est le pourcentage qui est réservé pour vos salaires, votre administration, vos frais généraux, le coût du bateau et tout le reste? Combien cela représente-t-il?

Capt Worthington: Comment cela se décompose-t-il pour le bateau et pour le salaire du pilote?

M. McGrath: Le salaire du pilote représente environ 50 p. 100. Le bateau et les autres. . .

Le président: Cinquante pour cent vont donc à l'administration. . .

M. McGrath: Mais non, excusez-moi. . .

Le président: . . . et tout le reste?

M. McGrath: Le bateau pilote. Tout le reste, oui. Le bateau pilote, les frais généraux. Oui, c'est exact.

Le président: Mon autre réserve. . . Excusez-moi de parler un peu pour moi-même, mais si vous aviez parcouru tout le pays au cours des cinq dernières années et vu les efforts de rationalisation, de simplification et les sacrifices des gens, pour faire ce qui est indispensable, dans tous les ports que nous avons visités, j'ai constamment entendu dire que les pilotes et les Administrations, en particulier, ont demandé des augmentations de 1 p. 100, 2 p. 100, 3 p. 100, 4 p. 100 et 5 p. 100, sans se soucier le moins du monde du climat économique actuel. Qu'avez-vous à répondre à cela?

Capt Worthington: Eh bien, depuis mai 1986 jusqu'à l'an dernier, nous n'avons pas eu d'augmentation dans cette région. Grâce à une reprise, la situation économique a été bonne jusqu'à il y a trois ans. En fait, nous rentrons dans nos frais, mais nous n'avons même pas eu l'équivalent de l'augmentation du coût de la vie. Mais pour faire face à l'injustice que nous. . .

Le président: Je ne veux pas mélanger les tarifs et les salaires. Évitions de le faire. Je ne parle pas des augmentations de tarifs.

Capt Worthington: Il y en a eu absolument aucune. Le dernier contrat que nous avons négocié avec les pilotes comportait 0 p. 100 d'augmentation pour les deux premières années, et 2 p. 100 pour la troisième. Heureusement, nous avons bénéficié de leur coopération et de leur compréhension. Ils savent où nous en sommes. Mais je dois certainement reconnaître qu'il y a eu des injustices.

Je songe à une région de Terre-Neuve où nous bénéficions actuellement d'une excellente coopération. Nous avons réussi à réduire le nombre des pilotes; nous avons réussi à les concentrer à Come By Chance au lieu de St. John, ce qui nous permettra d'économiser quelques centaines de milliers de dollars cette année. Nous sommes également tenus par les contrats signés avec les syndicats. Malgré cela, nous nous en sommes assez bien sortis avec, comme je le disais, une augmentation de 0 p. 100 les

[Texte]

to other areas. You may have gathered we're not getting as much pay as in the other areas.

Mr. Comuzzi: On a point of order, Mr. Chairman, if I may, the evidence, again, isn't correlating to what we're hearing from the witnesses. In 1984 the Atlantic Pilots Authority had a loss of around \$700,000; in 1993 the loss was around \$800,000; in 1992 the loss was in excess of \$1 million; in 1991 the loss was somewhere around \$500,000; in 1990 there was a loss again. The last year they showed a profit was in 1989. That doesn't agree with the figures Mr. Worthington has given.

Secondly, at the pilotage authority, the comparison of fees to sales is that the pilots' fees and salaries and benefits are 60% of total sales, and the pilots' boats and operating costs are 30% of total sales, and staff salaries and transportation, professional, amortization, utilities, rentals and communications make up 10%. That's consistent with what we've been hearing—that the pilots' salaries are in excess of 60% of total sales, not counting the money that is provided by the federal government to pick up the annual deficits. Those are from your figures, Mr. Worthington, and from statistics that we have from—

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, the figure of 50% I related to the port of Halifax. We break our revenue and expenses down by port. I thought the question related to the port of Halifax.

The Chairman: I was gearing my question exactly to the port of Halifax in that particular matter.

Mr. Comuzzi: These folks are from the Atlantic Pilotage Authority.

The Chairman: Oh, I realize that, but they service the port of Halifax.

Mr. MacDonald: Mr. Chairman, on the same point, the question that was asked, because we have to get this clear for the record, was about whether or not the Atlantic Pilotage Authority is operating at a loss and when does it operate at a profit. Mr. Comuzzi has pointed out that over the period of about 13 years there have only been two years when it operated at break—even or at a slight profit.

• 1440

Capt Worthington: I said 1993. When was the last profit?

Mr. MacDonald: It was 1989, but there were only two years of profit, followed by six years of losses prior to that.

Capt Worthington: We go back to May 1986, when we had the last major increase. We are tightly controlled by the Auditor General's department. We are running a tight ship. We've cut staff down in the meantime. We've always been burdened with additional people on sick leave. We've actually limited this, so now we're down to absolutely minimum numbers with the pilots.

[Traduction]

deux premières années, et de 2 p. 100 la troisième. Nous sommes parvenus à freiner les salaires des pilotes, comparé à d'autres régions. Vous avez peut-être constaté que nous ne sommes pas aussi bien payés que dans d'autres régions.

M. Comuzzi: Rappel au Règlement, monsieur le président, si vous me le permettez. Encore une fois, cela ne concorde pas avec ce que nous disent les témoins. En 1984, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a eu un déficit d'environ 700 000\$; en 1993, ce déficit a été de 800 000\$; en 1992, il a dépassé un million de dollars; en 1991, il a été de l'ordre de 500 000\$; en 1990, il y a encore une fois eu un déficit. La dernière année où cette organisation a réalisé un profit était en 1989. Cela ne concorde pas avec les chiffres donnés par M. Worthington.

Deuxièmement, à l'Administration de pilotage, les droits, salaires et avantages sociaux des pilotes représentent 60 p. 100 des recettes totales, et les bateaux pilotes et les coûts d'exploitation, 30 p. 100; il reste 10 p. 100 pour les salaires des membres du personnel et le transport, les frais professionnels, l'amortissement, les services publics, les locations et les communications. Cela correspond bien à ce que nous avons entendu—à savoir que les salaires des pilotes dépassent 60 p. 100 des recettes totales, sans compter l'argent fourni par le gouvernement fédéral pour éponger les déficits annuels. Ce sont là vos chiffres, monsieur Worthington, et les statistiques que nous avons obtenues d'eux. . .

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, le chiffre de 50 p. 100 a trait au port de Halifax. Nous décomposons nos recettes et nos dépenses port par port. Je croyais que la question concernait le port de Halifax.

Le président: Ma question visait effectivement le port de Halifax.

M. Comuzzi: Ces personnes appartiennent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Le président: Je le sais bien, mais ils desservent le port de Halifax.

M. MacDonald: Monsieur le président, à ce propos, comme il faut que les choses soient bien claires pour le compte rendu, la question était de savoir si l'Administration de pilotage de l'Atlantique est déficitaire ou non. Monsieur Comuzzi nous a fait remarquer que sur une période de 13 ans il n'y en a que deux pendant lesquelles elle a atteint le seuil de rentabilité ou a réalisé un léger profit.

Capt Worthington: J'ai dit 1993. Quand a-t-on réalisé le dernier profit?

M. MacDonald: En 1989, mais auparavant, il n'y avait eu que deux années rentables, suivies par six années déficitaires.

Capt Worthington: La dernière augmentation importante est intervenue en mai 1986. Nous sommes soumis à un contrôle très strict du vérificateur général. Nous menons notre affaire avec rigueur. Nous avons réduit notre personnel entre-temps. Nous avons toujours le problème des personnes en congé de maladie. Nous sommes parvenues à limiter cela et nous avons aujourd'hui un nombre absolument minimum de pilotes.

[Text]

One pilot in a small operation like this can add \$100,000 in the year to the operation.

The Chairman: Thank you, Ron. Anna.

Mrs. Terrana: Good afternoon. Thank you.

Actually, I just want to clarify something. I keep hearing about the challenges to your tariff increases in the east. I never heard it in the west, but I hear it here in the east. Why is that? How often are these tariffs increased? You are put through all of these difficulties.

Capt Worthington: I'd say we haven't even had the equivalent of a cost of living increase since 1986.

But the strange thing is what you mention about the west. Some of the principal shipowners that service the east coast of Canada, their agents don't appeal on the west coast. I guess it's the state of the economy, the difference between the two places. I've worked for a company where we served east and west coasts and we paid a lot more in pilotage, and the companies, the agents, the representatives never complained. I don't know why that is.

Mrs. Terrana: So your increase in tariffs does not occur very often—or does it?

Capt Worthington: We intend to increase the tariff every year, every time we review it. Our mandate is self-sufficiency, so it's demanded of us to make an application for a tariff increase, which we're in the process of doing now. I see we have a 7% increase before the National Transportation Agency.

Mrs. Terrana: The 7% increase is not to increase salaries or anything of the sort, but just the general picture?

Capt Worthington: Just the general picture. We have to take the cost of living and the cost of boats. Salaries we have increased, as I explained, but minimally. With our union contract with the pilots, I see 0%, 0%, 2%. The staff, ourselves, we've just been on a total zero increase for the last three or four years.

Mrs. Terrana: Then you are being challenged right now?

Capt Worthington: Right now it's in the process of being reviewed by the NTA. It has not been published. Once it is published, we'll see. We probably will be challenged. We take the tariff out, we discuss it with the various users of the service and the shipping federations, shipping associations, and then once the tariff is published we will know whether it's going to be appealed.

Mrs. Terrana: Thank you.

The Chairman: Thank you, Anna.
Charles, you had a question.

Mr. Hubbard: I'd like to clarify, Mr. Chairman, maybe in my own mind.

[Translation]

Dans une petite organisation comme la nôtre, un pilote peut ajouter 100 000\$ par an aux frais de fonctionnement.

Le président: Merci, Ron. Anna.

Mme Terrana: Bonjour. Merci.

Je voudrais simplement préciser un point. J'entends constamment dire que vos augmentations de tarif sont contestées dans l'Est, alors que je ne l'ai jamais entendu dans l'Ouest. Pourquoi? Quelle est la fréquence de ces augmentations? Vous avez à faire face à toutes ces difficultés.

Capt Worthington: Nous n'avons même pas eu l'équivalent d'une augmentation équivalente à celle du coût de la vie depuis 1986.

Mais ce qui est étrange, c'est ce que vous dites à propos de l'Ouest. Certains des principaux armateurs qui desservent la côte Est du Canada ont des agents qui ne contestent pas les augmentations sur la côte Ouest. Je suppose que cela s'explique par l'état de l'économie, par la différence entre les deux côtes. J'ai travaillé pour une société qui desservait les côtes Est et Ouest et sur ces dernières, le pilotage coûtait beaucoup plus cher et pourtant, les compagnies de navigation, les agents, les représentants ne se plaignaient jamais. Je ne sais pas pourquoi.

Mme Terrana: Est-ce que vous augmentez souvent vos tarifs?

Capt Worthington: Nous avons l'intention de le faire chaque année, à chaque nouvel examen. Nous avons pour mandat de parvenir à l'autonomie et nous sommes donc tenus de demander une augmentation de tarifs, ce que nous faisons en ce moment. Nous avons présenté une demande d'augmentation de 7 p. 100 à l'Office national des transports.

Mme Terrana: Cette augmentation n'est pas destinée à augmenter les salaires ou autre chose du même genre, mais elle a un caractère global?

Capt Worthington: Oui, il faut que nous prenions en compte le coût de la vie et le coût des bateaux. Nous avons augmenté les salaires, comme je l'ai expliqué, mais à peine. Conformément au contrat au contrat passé avec les pilotes, cette augmentation sera 0 p. 100, 0 p. 100, 2 p. 100. Il y a trois ou quatre ans que le personnel et nous-mêmes n'avons pas été augmentés du tout.

Mme Terrana: Et on conteste en ce moment votre demande d'augmentation?

Capt Worthington: En ce moment-même, l'ONT étudie cette demande. L'augmentation n'a pas encore été publiée, lorsqu'elle le sera, nous verrons. Elle sera probablement contestée. Lorsque nous établissons notre barème, nous en discutons avec les divers usagers du service, avec les fédérations des armateurs de navires, les associations de transport maritime, et ce n'est que lorsqu'il est publié que nous savons s'il va faire l'objet d'un appel.

Mme Terrana: Merci.

Le président: Merci, Anna.

Charles, vous aviez une question à poser.

M. Hubbard: Je voudrais une précision, monsieur le président, peut-être pour ma propre gouverne.

[Texte]

On page 3 you mentioned you have 32 pilots and 14 contract pilots. Are those spare lists or for outlying ports?

Capt Worthington: They're for outlying ports.

Would you address that, please, Tom?

Capt Sellers: There are 32 employee pilots in the major areas. What we have in non-compulsory ports, such as Summerside or Souris or Georgetown in P.E.I., are people who just take a percentage of the tariff rate. We don't employ them, we don't give them any benefits. They take a ship in whenever it arrives and they take it out and they get a percentage of the tariff.

Capt Worthington: We license them.

Capt Sellers: We license them as well.

Mr. Hubbard: What percentage do they get now?

Capt Sellers: We take 15% and they take 85%.

Mr. Hubbard: So if you were bringing a ship into say Dalhousie, how would that work?

Capt Sellers: They're employee people up there. It's a compulsory area.

Mr. Hubbard: So they're on a salary. But do those people also work out of Halifax?

Capt Sellers: No. The pilots in Dalhousie work out of Dalhousie.

Mr. Hubbard: So you probably have pilots in the system who only work maybe 10 or 15 hours a week?

Capt Sellers: Yes, there are some of them like that. But they're not at \$70,000 a year, let me put that to you. They're paid \$40,000 a year.

The other thing I think I should emphasize is that these people, when I say they're a week on and a week off, they're 168 hours on, not 40 hours on. They provide a service around the clock. That is very costly. In any sort of business where you're on 365 days a year, 24 hours a day, it adds tremendously to the cost.

• 1445

Mr. Hubbard: On page 6 you mention 16 certificates—That's certificates to the shipmasters?

Capt Sellers: That's correct.

Mr. Hubbard: Are there are only 16 active ones out of the 100 you issued?

Capt Sellers: A hundred have been issued since we were formed in 1972. The people have to apply to us and we examine them. If they pass the exam, they get a certificate. The other thing is that people pass through, you see. They retire or don't come back to the area, so their certificates lapse in that case.

[Traduction]

À la page 3 vous indiquez que vous avez 32 pilotes salariés et 14 pilotes contractuels. S'agit-il de listes supplémentaires ou sont-ils utilisés pour les ports excentriques?

Capt Worthington: Pour les ports excentriques.

Voudriez-vous répondre à cette question, Tom?

Capt Sellers: Nous avons 32 pilotes qui sont nos employés, dans les zones les plus importantes. Dans les ports où le pilotage n'est pas obligatoire, tel que Summerside, Souris ou Georgetown dans l'Î.-P.-É., nous avons des gens avec qui touchent seulement un pourcentage du tarif. Ils ne font pas partie de nos employés; nous ne leur accordons pas d'avantages sociaux. Ils prennent un navire en main à son arrivée et son départ et le pilote touche un pourcentage du tarif.

Capt Worthington: Nous leur délivrons un permis.

Capt Sellers: Oui, aussi.

M. Hubbard: Quel pourcentage touchent-ils actuellement?

Capt Sellers: Nous prélevons 15 p. 100 et ils touchent les 85 p. 100 restants.

M. Hubbard: Donc, si vous pilotez un bateau jusqu'à Dalhousie, par exemple, comment cela se passerait-il?

Capt Sellers: Dans ce cas, les pilotes sont des employés. C'est une zone où le pilotage est obligatoire.

M. Hubbard: Ce sont donc des salariés. Mais travaillent-ils également à Halifax?

Capt Sellers: Non. Les pilotes de Dalhousie travaillent uniquement à Dalhousie.

M. Hubbard: Vous avez donc probablement des pilotes qui ne travaillent que 10 à 15 heures par semaine?

Capt Sellers: Oui, il y en a quelques-uns. Mais je peux vous assurer qu'ils ne touchent pas 70 000\$ par an. Leur salaire annuel est de 40 000\$.

Je crois que je devrais également souligner le fait que lorsque je dis que ces personnes travaillent en alternance hebdomadaire, ils sont en fait de service pendant 168 heures et non 40 heures. Ils fournissent un service 24 heures sur 24. C'est très coûteux. Dans toute entreprise où vous travaillez 365 jours par an, 24 heures sur 24, cela augmente considérablement les coûts.

M. Hubbard: À la page 6, vous mentionnez 16 certificats... S'agit-il des certificats délivrés aux capitaines?

Capt Sellers: C'est exact.

M. Hubbard: N'y en a-t-il que 16 d'actifs sur les 100 que vous avez délivrés?

Capt Sellers: Cent certificats ont été délivrés depuis notre formation en 1972. Les candidats doivent nous présenter une demande, que nous examinons. S'ils réussissent à l'examen, ils obtiennent un certificat. Il ne faut pas non plus oublier que les gens ne sont pas permanents. Ils prennent leur retraite ou ne reviennent pas dans la région, si bien que leur certificat perd leur validité.

[Text]

[Translation]

Capt Worthington: You have to be a Canadian citizen or landed immigrant. Fifteen percent only of our traffic is Canadian. Principal users of these certificates are the services between Newfoundland, the St. Lawrence, and Halifax—the Oceanex skippers. Mostly all of them have their certificates. They go into Cornerbrook and St. John's.

Mr. Comuzzi: At one of the other hearings—I think it was Newfoundland—evidence was presented that there are some members on the Atlantic Pilots Association who were drawing in excess of \$160,000 a year.

Capt Worthington: It should be explained that they have a base salary. They can get recalls and overtime and there's also the question of ice pilotage which they do in their spare time off Newfoundland. The \$160,000 was exaggerated.

Mr. McGrath: There are pilots in Newfoundland who earned in 1994—

Mr. Comuzzi: I'm sorry, Mr. McGrath, I didn't express that properly. The pilots who were making representations to us were very specific in their statement that pilots who were making that kind of money were not from their area in Newfoundland and were from another area in Atlantic Canada. Is that accurate?

Capt Worthington: There's a pilot coming in after us to make a presentation. That's not so.

Mr. Comuzzi: Could you tell me no?

Mr. McGrath: There's no pilot in this area who made \$160,000 last year or in my recollection any year. There are pilots possibly in other parts of the country who make—

Mr. Comuzzi: Yes, you should move to the west coast.

The Chairman: Gentlemen, that \$75,000 average figure for your pilots, was that—

Capt Worthington: That's the base rate. It's more than \$75,000.

The Chairman: Last year, what was the average money made by all the pilots with overtime and all the rest of it?

Mr. McGrath: Preface this by saying, as Captain Sellers said, some pilots make more than others.

The Chairman: That's why I'm asking for an average.

Mr. McGrath: I would say it's around \$85,000 to \$90,000 on average. Just look at the figure on the financial statements and divide by the—

The Chairman: Mr. Worthington, you said you were on the private sector side of things for a while. If it was decided that we'd do away with the APA and let all the pilots get out there and contract their own deals with the seafarers and the users of the system and the ports, etc., how much money would we save?

Capt Worthington: The pilots are selling themselves on the value of what you'd earn as a skipper of a coastal ship in your waters. Whatever part of the world you're in, there seems to be a base factor. If they came along to us right now and they

Capt Worthington: Il faut être citoyen canadien ou immigrant reçu. Quinze pour cent seulement de notre trafic est canadien. Ces certificats sont surtout utilisés pour les services entre Terre-Neuve, le Saint-Laurent, et Halifax—les commandants d'Oceanex. La plupart d'entre eux ont leur certificat. Ils desservent à Cornerbrook et St. John's.

M. Comuzzi: À l'une des autres audiences—je crois que c'était à Terre-Neuve—un témoin a déclaré que certains membres de l'Atlantic Pilots Association gagnaient plus de 160 000\$ par an.

Capt Worthington: Il faut expliquer qu'ils touchent un salaire de base. Il peut y avoir des rappels et du temps supplémentaire, sans compter qu'ils font aussi du pilotage dans les glaces au large de Terre-Neuve, pendant leur temps libre. Le montant de 160 000\$ était exagéré.

M. McGrath: Il y a des pilotes de Terre-Neuve qui ont gagné en 1994. . .

M. Comuzzi: Excusez-moi, monsieur McGrath. Je me suis mal exprimé. Les pilotes qui ont témoigné devant nous ont bien précisé que les pilotes qui touchaient ce genre de salaire n'appartenaient pas à leur région de Terre-Neuve mais à une autre région du Canada Atlantique. Est-ce exact?

Capt Worthington: Le témoin qui va nous succéder est un pilote. Non, c'est inexact.

M. Comuzzi: Pouvez-vous l'assurer?

M. McGrath: Aucun pilote de cette région n'a gagné 160 000\$ l'an dernier ni d'ailleurs aucune autre année, si mes souvenirs sont exacts. Il se peut qu'il y en ait dans d'autres régions du pays qui gagnent. . .

M. Comuzzi: Oui, vous devriez aller vous installer sur la côte ouest.

Le président: Messieurs, est-ce que ce chiffre moyen de 75 000\$ pour vos pilotes. . .

Capt Worthington: C'est le salaire de base. Il s'agit en fait de plus de 75 000\$.

Le président: L'an dernier, quel a été le salaire moyen des pilotes, temps supplémentaire et tout le reste compris?

M. McGrath: Je dirais pour commencer, comme l'a fait le capitaine Sellers, que certains pilotes gagnent plus que d'autres.

Le président: C'est pourquoi je vous demande une moyenne.

M. McGrath: Je dirais qu'elle est de l'ordre de 85 000\$ à 90 000\$. Il suffit de vérifier le chiffre donné dans les états financiers et de le diviser par le. . .

Le président: Monsieur Worthington, vous avez dit que vous aviez travaillé pendant un certain temps dans le secteur privé. Si on décidait de supprimer l'APA et de laisser tous les pilotes conclure des contrats avec les compagnies maritimes et les utilisateurs du système des ports, etc., combien d'argent économiserions-nous?

Capt Worthington: Les pilotes offrent leurs services pour un montant correspondant au salaire d'un capitaine de navire côtier dans nos eaux. Quelle que soit la région du monde où vous vous trouvez, cela semble être un facteur fondamental.

[Texte]

could make an offer to you to do it themselves as they've done in Australia and New Zealand, and they've just brought down their administration costs, they could be operating out of their own homes and basements.

Given the fact that \$80,000 is not a lot of money in the shipping industry now — It was for me when I was working. I was only getting half that.

The Chairman: How much is going to be saved if we take off that layer?

• 1450

Capt Worthington: You could probably sell the service for the same price as we're doing it now, because I'm sure you'd be able to cut those corners if you were doing it yourself, without restrictions. It may cost you in safety somewhat, and then government would have to put in stricter controls.

The Chairman: I've heard that subliminally all through your presentation about the safety, and I don't buy it, but that aside, I know sometimes a non-answer is an answer.

Capt Worthington: But you say that leaves the safety. We have these ships with 350—

The Chairman: It's a very simple question, Mr. Worthington. Take off the APA and how much are we saving?

Capt Worthington: Off the top of my head, 10%.

The Chairman: Mr. Worthington and gentlemen, we thank you very much for making your submission to this committee.

Capt Worthington: Thank you.

The Chairman: We invite the Nova Scotia Marine Pilots to the table. Gentlemen, welcome to the committee. Mr. MacIntyre, I assume you're the spokesperson.

Captain Alex MacIntyre (Vice-President, Atlantic Canadian Marine Pilots' Association): Yes, sir.

The Chairman: Could you introduce those who are with you and then give us your submission? Thank you.

Capt MacIntyre: I'd like to introduce Terry Pittman, an employee pilot of the Atlantic Pilotage Authority from Cape Breton, and Andy Rae, a Halifax pilot who has joined us this afternoon. My name is Alex MacIntyre and I am the chairman of the Halifax Pilots.

In view of the time period, in the briefs I've prepared, I'll hit the high points and then we can discuss items after.

We'll move right into page 2, technology. If we examine the size and draft of a vessel entering Halifax Harbour today as compared to even ten years ago, we see dramatic increases. This is a partial result of advances in navigational technology, which pilots have embraced and developed as tools to improve productivity.

[Traduction]

S'ils venaient nous trouver maintenant et étaient en mesure de vous proposer de tout faire eux-mêmes, comme ils l'ont fait en Australie et en Nouvelle-Zélande, où les coûts d'administration ont diminué, il leur suffirait d'un bureau dans leur sous-sol pour travailler.

Étant donné que 80 000\$ n'est pas une somme énorme dans l'industrie du transport maritime en ce moment... Elle l'était au moment où je travaillais. Je n'en gagnais pas plus de la moitié.

Le président: Quelle économie fera-t-on si l'on supprime cet échelon?

Capt Worthington: Vous pourriez probablement vendre le service pour le même prix que nous le faisons actuellement, car je suis que vous pourriez faire quelques économies si vous faisiez tout vous-même, sans aucune restriction. Il y aura peut-être un certain prix à payer sur le plan de la sécurité, et le gouvernement sera alors obligé d'imposer un contrôle plus rigoureux.

Le président: Cette notion de sécurité transparaisait dans tout votre exposé; cela ne me convainc pas du tout, mais cela dit, je sais qu'une absence de réponse est parfois éloquent.

Capt Worthington: Mais vous dites que cela laisse la sécurité. Nous avons des bateaux avec 350...

Le président: La question est très simple, monsieur Worthington. Si vous supprimez l'APA, quelle économie faites-vous?

Capt Worthington: À vue de nez, 10 p. 100.

Le président: Monsieur Worthington, messieurs, nous vous remercions vivement de votre exposé.

Capt Worthington: Merci.

Le président: Nous invitons maintenant la Nova Scotia Marine Pilots à se présenter à la table. Messieurs, soyez les bienvenus. Monsieur MacIntyre, je suppose que vous êtes le porte-parole.

Le capitaine Alex MacIntyre (vice-président, Atlantic Canadian Marine Pilots Association): Oui, monsieur.

Le président: Voulez-vous présenter les personnes qui vous accompagnent et faire ensuite votre exposé? Je vous remercie.

Capt MacIntyre: Permettez-moi de vous présenter Terry Pittman, un pilote employé par l'Administration de pilotage de l'Atlantique, qui est de Cap-Breton, et Andy Rae, un pilote de Halifax qui s'est joint à nous cet après-midi. Je m'appelle Alex MacIntyre et je suis président de Halifax Pilots.

Étant donné le temps dont nous disposons, je n'évoquerai que les points saillants du mémoire que j'ai préparé, après quoi, nous pourrions en discuter.

Passons tout de suite à la page 2, sur la technologie. Si nous considérons la taille et le tirant d'eau des navires entrant aujourd'hui dans le port de Halifax, en comparaison d'il y a 10 ans seulement, nous notons des augmentations considérables. Cela est en partie dû aux progrès de la technologie de la navigation, que les pilotes ont adoptée et développée comme outil destiné à accroître la productivité.

[Text]

New technology allows us to conduct these very large vessels with increased efficiency and safety. However, although ECDIS and DGPS offer a tremendous step forward in navigation technology, we must temper our enthusiasm with a realistic evaluation of the present capability and future use of this embryonic system.

In a recent forum in Montreal, Dr. Lee Alexander, project manager of the United States Coast Guard, was specific in endorsing ECDIS as an aid or tool to be utilized by mariners that is similar to a radar, an ARPA or a gyrocompass, as the reliability and accuracy of these units has yet to be fully developed.

I ask you to turn to page 3, deficit versus tariffs. I'll start near the bottom. Pilots are very cognizant of the competitive nature of shipping in the 1990s. The main competitors of Canada's east coast lie on the eastern seaboard of the United States.

Per figures 1 and 2, the actual—I repeat, actual—invoice charges for three vessels trading on the east coast of North America are illustrated. You will note that Halifax pilotage rates are 4.5 to 8 times more economical than U.S. coast ports. If we include canal pilotage to Baltimore, we approach a factor of 16.

Per figure 3 of the pilotage discussion paper, the pilotage portion of shipping containers ranges from 0.28% to 0.55%. Please also note Halifax linesmen cost \$1,568 to \$3,186, depending on berthage time, as well as published fee schedules for vessel agents in eastern Canada—figure 4.

I ask you to turn to page 5, salaries. Pilot salaries are within the norms for masters within private and government fleets. I note here that a class A pilot of the Atlantic Pilotage Authority costs \$80,375; a Great Lakes master costs \$95,000; a master of the Marine Atlantic Caribou costs \$81,000 for 151 days; an Imperial Oil master costs \$95,000; a coast guard master costs \$89,000; a Port Everglades pilot in Florida costs \$360,000 U.S.; and a pilot in Felixstowe in the U.K. costs \$35,000, or \$80,500.

A pilot in a major compulsory port will work approximately 160 days a year. The Shipping Federation of Canada daily rate for competitive ice advisers, who do not carry the responsibility of a licensed pilot, is \$520, which equates to \$83,200 annually.

A pilot's salary compounded as per the consumer price index from 1976 would equate to \$90,030, or 9.5% more than is presently earned. A pilot in a major port will work seven days on duty and seven days off. A pilot is on duty for a minimum of 105 hours a week, or 2,400 hours per year. The average number of assignments in Halifax is 370 per pilot.

[Translation]

La nouvelle technologie nous permet de piloter ces très gros navires de manière plus efficiente et sûre. Cependant, en dépit du fait que le SEVCM et le système de positionnement global constituent un énorme progrès dans le domaine de la technologie de la navigation, nous devons modérer notre enthousiasme et évaluer avec réalisme la capacité actuelle et l'utilisation future de ce système embryonnaire.

Lors d'un récent forum tenu à Montréal, M. Lee Alexander, gestionnaire de projets de la Garde côtière des États-Unis a bien précisé qu'il considèrerait le SEVCM comme outil que les marins pourraient utiliser comme un radar, un ARPA ou un gyrocompas, tant que sa fiabilité et sa précision ne seraient pas totalement au point.

Veuillez vous reporter maintenant à la page 3, sur le déficit et les tarifs. Je commencerai près du bas de la page. Les pilotes sont parfaitement au courant du caractère compétitif du transport maritime dans les années quatre-vingt-dix. Les principaux concurrents de la côte est du Canada se trouvent sur la côte est des États-Unis.

Les figures 1 et 2 représentent les montants réels—je précise bien, réels—pour trois navires exploités sur la côte est de l'Amérique du Nord. Vous noterez que les tarifs de pilotage de Halifax sont de 4,5 à 8 fois moins élevés que ceux des ports américains. Si nous incluons le pilotage sur le canal conduisant à Baltimore, les prix américains sont 16 fois plus élevés.

La figure 3 du document de travail sur le pilotage montre que les frais de pilotage représentent de 0,28 p. 100 à 0,55 p. 100 du prix de transport des conteneurs. Notez également que les manœuvres des amarres à Halifax coûtent de 1 568\$ à 3 186\$, selon la durée d'amarrage, ainsi que les barèmes publiés pour les agents maritimes dans l'est du Canada—à la figure 4.

Veuillez vous reporter maintenant à la page 5, sur les salaires. Les salaires des pilotes correspondent aux normes de ceux des capitaines de navires privés et gouvernementaux. Je note ici qu'un pilote de catégorie A de l'Administration de pilotage de l'Atlantique coûte 80 375\$; un capitaine des Grands Lacs coûte 95 000\$, un capitaine de la compagnie Marine Atlantic Caribou coûte 81 000\$ pour une période d'activité de 151 jours; un capitaine de la compagnie Imperial Oil coûte 95 000\$; un capitaine de la Garde côtière en coûte 89 000\$; un pilote de Port Everglades en Floride coûte 360 000\$ US et un pilote de Felixstowe, en Angleterre, coûte 35 000 livres sterling, soit 80 500\$.

● 1455

Le pilote qui exerce ses activités dans un port à pilotage obligatoire va travailler pendant 160 jours par an environ. Selon le barème de la Fédération maritime du Canada, la rémunération quotidienne des conseillers en matière de glace, qui sont soumis à la concurrence et qui n'exercent pas la responsabilité d'un pilote agréé, est de 520\$, ce qui fait 83 200\$ par an.

Le salaire d'un pilote actualisé en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation de 1976 se monterait à 90 030\$, soit 9,5 p. 100 de plus que ce qui est versé à l'heure actuelle. Un pilote qui travaille dans un grand port est en fonction pendant sept jours, suivis de sept jours libres. Ce pilote est en fonction 105 heures par semaine au minimum, soit 2 400 heures par an. Le nombre moyen d'affectations à Halifax est de 370 par pilote.

[Texte]

In a 1992 international survey audited by Professor Mary Brooks of Dalhousie University, their results showed that "in all of the important facets of pilot productivity, APA pilots are as efficient and productive and in most cases much more so than those in the other areas surveyed".

Next is compulsory versus non-compulsory pilotage. It's the second paragraph on page 8.

In Halifax in one day we recently witnessed two vessels arriving without proper charts, and both were experiencing engine failure. One vessel could not release either anchor, and when forced to return to sea after restarting the main engine it suffered a radar failure.

Whether it falls on deaf ears or not, the fact is that seamanship and maintenance on many ships entering east coast ports is deplorable when compared to only 10 or 15 years ago. We can cite many cases where the immediate availability of an APA pilot has prevented a casualty from becoming a catastrophe. The *Dodsland*, *Zabata Scotian*, and *Nordic Apollo* are just a few. By catastrophe we mean a dropped bridge span or a massive oil spill.

Ivar A. Manum, director general of the Norwegian Shipping Directorate, is quoted in a recent article: "As regards quality control of captains, officers and crews, I respectfully submit that we, as the superior authority for safety at sea, are in a worse position than we were several decades ago."

It should be mentioned that there are reputable companies that employ crews with relevant education, experience and seamanship on board state-of-the-art vessels. However, if these companies suffer any shortcomings, it is in expecting too much from their small crews. Placing additional pilotage responsibilities on the shoulders of fatigued, often exhausted people will be unwise.

Economic imperatives can lead even these companies to put pressure on their masters to take risks. The east coast of Canada has witnessed two catastrophic oil spills—the infamous *Arrow* of February 4, 1970, and the *Kurdistan* of 1979. The environmental impact and damage of both incidents still mars the coastline of certain areas. In light of the previous remarks regarding the state of shipping, the environment and the ecosystem, compulsory pilotage is necessary and very much in the public interest.

Exclusive versus competitive pilotage is on page 11. The reasons for maintaining compulsory and exclusive pilotage are the following:

(1) The removal of choice not to take a pilot protects an unknowing public from those who are incompetent but do not realize it.

[Traduction]

La professeure Mary Brooks, de l'Université Dalhousie, a vérifié les résultats d'une étude internationale effectuée en 1992, qui permettent de conclure: «pour ce qui est de tous les éléments importants de la productivité des pilotes, les pilotes de l'APA sont aussi efficaces et aussi productifs et, dans la plupart des cas, le sont bien davantage que ceux qui travaillent dans les autres secteurs étudiés».

Il y a ensuite l'opposition entre pilotage obligatoire et pilotage non-obligatoire. C'est l'objet du deuxième paragraphe de la page 8.

Récemment, à Halifax, nous avons vu arriver le même jour deux navires dépourvus des cartes appropriées et qui tous deux avaient des problèmes de moteur. L'un de ces navires était dans l'impossibilité de libérer aucune de ses ancrs et, lorsqu'il a dû repartir en mer après le redémarrage de son moteur principal, il a subi une panne de radar.

Qu'on soit prêt à le croire ou non, il est de fait que la navigabilité et la qualité d'entretien de nombre de navires qui entrent dans les ports de la côte est sont déplorables lorsqu'on les compare avec ce qu'elles étaient il y a encore 10 ou 15 ans. Nous pouvons citer de nombreux exemples où l'intervention immédiate d'un pilote de l'APA a permis d'éviter qu'une panne se transforme en catastrophe. Mentionnons, pour mémoire, les cas du «*Dodsland*», du «*Zabata Scotian*» et du «*Nordic Apollo*». Nous entendons par catastrophe l'effondrement d'une travée de pont ou un gros déversement de pétrole.

Voici ce que dit dans un article récent, Ivar A. Manum, directeur général de la Direction de la navigation maritime norvégienne: «Pour ce qui est du contrôle de la qualité des capitaines, des officiers de bord et des équipages, je vous fais respectueusement remarquer, en ma qualité de responsable en chef de la sécurité en mer, que la situation dans laquelle nous sommes placés est pire qu'il y a quelques années».

Il convient de préciser qu'il existe des sociétés d'excellente réputation qui emploient des équipages ayant une bonne formation et une bonne expérience de la mer et qui naviguent sur des bâtiments ultra-modernes. Toutefois, ces sociétés attendent trop de leurs équipages surchargés de travail, et c'est là où le bât blesse. Il ne serait pas sage de confier des responsabilités de pilotage supplémentaires à un personnel fatigué, et souvent même complètement épuisé.

Les impératifs économiques peuvent parfois amener ces sociétés à faire pression sur leurs capitaines pour qu'ils prennent des risques. Nous avons connu deux déversements pétroliers catastrophiques sur la côte est—le terrible accident de l'«*Arrow*» du 4 février 1970, et celui du «*Kurdistan*» en 1979. Les effets sur l'environnement de ces deux accidents continuent encore à se faire sentir en certains points de la côte. Compte tenu des observations que nous venons de faire au sujet de l'état de la navigation maritime, de l'environnement et de l'écosystème, le pilotage obligatoire est nécessaire et tout à fait dans l'intérêt public.

La comparaison entre le pilotage imposé et le pilotage soumis à la concurrence se trouve à la page 11. Les raisons de conserver le pilotage imposé et obligatoire sont les suivantes:

(1) En empêchant qu'on puisse se passer d'un pilote, on protège le public non-averti contre ceux qui sont incompetents sans le savoir.

[Text]

(2) There are unspoken words heard sooner or later by all masters: "If you cannot do it, captain, there are many who can". Denial of this silent threat is hypocrisy. The competitive pilot, like the master, cannot resist this threat.

(3) In competitive pilotage safety is compromised in the form of fewer tugs for berthing in hazardous conditions, in order to secure the next assignment. Unsafe operations can be and are stopped by a compulsory pilot against whom intimidation driven by short economic imperative is ineffective.

(4) The standards of compulsory pilots are dictated by Parliament. The compulsory pilot not beholden to the owners is the only person the nation and the public can fully control, to ensure adherence to national standards of seamanship.

(5) A pilot observing a vessel in operation can often identify a defective ship. A competitive pilot would lose a customer if an official report was made.

(6) The creation of competitive pilotage opens a Pandora's box of possible monetary abuse. Kickbacks for assignments, tax fraud and bank accounts outside of the country used for assignments within the country are just part of the litany of abuses known to exist in the world of competitive pilotage.

(7) A compulsory pilot is well-practised and improves port efficiency and safety. It is absurd to expect a competitive pilot to produce an exemplary demonstration in ship handling when called in at the last minute.

(8) Multiple small competitive groups can only reduce port efficiency.

A competitive and non-compulsory pilot is ultimately a servant of the shipowner. The decision as to whether or not compulsory and exclusive pilotage service should be installed in the waterway belongs to the wider community. The special commercial interests of shipowners and shippers should have no influence on that decision, which is essentially one of safety.

Shipowners have an influence on cost through the National Transportation Agency. Please note the article "Marine Pilotage System under Fire in Alaska", in figure eight. It says that after experimenting with competitive pilots, Alaska is favouring the establishment of a state pilotage authority with pilots as contractual employees of the state—the system existing in Canada today.

[Translation]

(2) Il y a une menace voilée qu'un capitaine finit toujours par entendre un jour ou l'autre: «si vous n'êtes pas capable de le faire, capitaine, il y en a bien d'autres que vous qui sont prêts à vous remplacer». C'est pure hypocrisie que de refuser de reconnaître l'existence de ce genre de risque. Comme le capitaine, le pilote qui est soumis à la concurrence ne peut pas résister à cette menace.

(3) Lorsque le pilotage est soumis à la concurrence, la sécurité est compromise par le fait qu'il y a moins de remorqueurs pour accoster dans des conditions difficiles, étant donné les impératifs de l'affectation suivante. Le pilote dont l'engagement est obligatoire peut s'opposer à une manœuvre contraire aux règles de la sécurité et y réussit effectivement parce que l'intimidation dictée par des impératifs économiques n'a pas de prise sur lui.

(4) Les règles d'exploitation auxquelles obéissent les pilotes dont l'engagement est obligatoire sont dictées par le Parlement. Le pilote dont l'engagement est obligatoire et qui ne relève pas des armateurs est la seule personne que la nation et que le public peuvent contrôler intégralement pour garantir le respect des normes de navigabilité nationales.

(5) Le pilote qui observe un navire en train de manoeuvrer est souvent en mesure de déceler les fonctionnements défectueux. Un pilote soumis à la concurrence perdrait son client s'il devait faire un rapport officiel.

(6) L'instauration d'un pilotage soumis à la concurrence ouvre une véritable boîte de Pandore en ce qui a trait aux possibilités de malversations financières. Les pots-de-vin récompensant certaines affectations, la fraude fiscale et l'ouverture de comptes bancaires à l'extérieur du pays pour payer des affectations à l'intérieur de nos frontières, voilà quelles sont, parmi tant d'autres, les différentes formes d'abus dont on connaît l'existence dans le monde du pilotage soumis à la concurrence.

(7) Le pilotage obligatoire répond à une pratique bien établie et améliore l'efficacité et la sécurité dans les ports. Il est absurde de s'attendre à ce qu'un pilote soumis à la concurrence fasse une démonstration parfaite de sa capacité à diriger la manœuvre d'un navire lorsqu'il est appelé à la dernière minute.

(8) La multiplicité de petits groupes soumis à la concurrence ne peut que réduire l'efficacité portuaire.

Le pilote soumis à la concurrence et dont l'engagement n'est pas obligatoire est finalement à la merci de l'armateur. C'est la collectivité dans son ensemble qui doit décider dans quelle mesure il convient d'instaurer un service de pilotage obligatoire et soumis à un monopole sur nos voies d'eau. Les intérêts commerciaux particuliers des armateurs et des expéditeurs ne devraient exercer aucune influence sur cette décision, qui est essentiellement dictée par la sécurité.

• 1500

Les armateurs exercent une influence sur les coûts par l'intermédiaire de l'Office national des transports. Je vous renvoie à l'article intitulé *Marine Pilotage System Under Fire in Alaska* à la figure 8. On nous dit dans ces articles qu'après avoir fait l'expérience des pilotes soumis à la concurrence, l'Alaska est désormais en faveur de la création d'une administration du pilotage régi par l'État, les pilotes étant en fait les employés contractuels de l'État, système qui est celui du Canada à l'heure actuelle.

[Texte]

[Traduction]

Finally, we turn to page 16, entitled "Recommendations".

Pour terminer, passons à la page 16 intitulée «Recommandations».

With respect to the recommendations regarding improving efficiency and reducing costs, first is the opening of the Pilotage Act. The report of the Royal Commission on Pilotage under Justice Yves Bernier resulted from nine years of intense scrutiny of pilotage. The Bernier report has been recognized, respected, and referred to internationally as a standard reference on pilotage matters. The establishment of the four regional pilotage authorities was an outgrowth of the Bernier report and has provided a safe and effective pilotage service across the nation. The opening of the Pilotage Act and virtual destruction of an effective system would be akin to tearing down a house in order to remodel the kitchen.

En ce qui a trait aux recommandations touchant l'amélioration de l'efficacité et la réduction des coûts, il y a tout d'abord la réouverture de la Loi sur le pilotage. Le rapport publié par la Commission royale d'enquête sur le pilotage sous la direction d'Yves Bernier était l'aboutissement de neuf années d'études approfondies du pilotage. Le rapport Bernier est réputé, respecté et mentionné dans le monde entier en tant que norme de référence sur les questions de pilotage. La création des quatre administrations régionales du pilotage est le résultat du rapport Bernier et nous a permis de mettre sur pied un service de pilotage efficace et offrant toutes les garanties de sécurité à l'échelle du pays. La réouverture de la Loi sur le pilotage et le dénombrement éventuel d'un système jusqu'alors efficace reviendrait à démolir toute une maison dans le seul but de rénover la cuisine.

With regard to tariff structure, the pilot tariff-setting arrangements encourage unjustified appeals to the National Transportation Agency as a delaying strategy. The authorities should be empowered to charge a new tariff within 30 days of its publication. If a new tariff is disallowed in later NTA hearings, the pilotage authority would be required to refund the extra charges.

Pour ce qui est du barème des tarifs, les accords d'établissement des tarifs de pilotage incite à interjeter des appels injustifiés devant l'Office national des transports dans le cadre de stratégies dilatoires. Les pouvoirs publics devraient être habilités à appliquer un nouveau tarif dans les 30 jours de sa publication. Au cas où ce nouveau tarif serait désavoué lors d'audiences ultérieures de l'ONT, l'administration du pilotage serait tenue de rembourser le trop perçu.

With regard to the third point of increased pilotage efficiency, pilotage efficiency could be achieved by operating a seaport similar to a major airport. No departures or arrivals 24:00 to 06:00, all departures and arrivals agreed upon well in advance. Unfortunately, industry will not accept this. The flexibility of the present pilotage arrangements, apparently inefficient to the uninformed, are a bargain to users. There is a definite cost component to providing 24-hour service.

Sur le troisième point, qui est l'amélioration de l'efficacité du pilotage, cette efficacité pourrait être obtenue en administrant les ports de mer de la même manière que les grands aéroports. Aucun départ et aucune arrivée ne devrait se faire entre minuit et six heures du matin, tous ces départs et toutes ces arrivées étant convenues longtemps à l'avance. Malheureusement, l'industrie n'acceptera pas ce genre d'arrangement. La souplesse des accords actuels de pilotage, qui apparaissent inefficaces aux yeux des personnes qui sont mal informées, est une véritable aubaine pour les utilisateurs. Le fait de dispenser un service 24 heures sur 24 comporte évidemment un coût.

Next is the fourth point, ice-breaking. With the proposed decrease in ice-breaker service being contemplated, it is even more critical than it was in years past that vessels travelling ice-infested waters be suitably constructed, operated, and maintained. We have followed individual sags in the Gulf of St. Lawrence, which no doubt have cost the Canadian taxpayer millions of dollars. We recommend that the Canadian Coast Guard set minimum standards for vessels transiting the Gulf of St. Lawrence during the ice season. Vessels not meeting those standards and ultimately requiring assistance should pay the full cost.

Nous passons ensuite au quatrième point, celui du passage à travers les glaces. Compte tenu de la réduction du service de brise-glace qui est envisagée à l'heure actuelle, il est encore plus indispensable qu'au cours des années passées que les bâtiments navigant dans des eaux parcourues par les glaces soient construits, exploités et entretenus dans de bonnes conditions. Nous avons déjà vu des navires dont la coque a cédé dans le golfe du St-Laurent, ce qui a sans aucun doute coûté des millions de dollars aux contribuables canadiens. Nous recommandons que la Garde côtière canadienne établisse des normes minimales pour les navires qui transitent par le golfe du St-Laurent pendant la saison des glaces. Les navires qui ne répondent pas à ces normes et qui sont finalement obligés de demander une aide devraient payer la totalité des coûts correspondants.

With regard to proposed legislation, we recommend that proposed legislation that may possibly hinder the movement of vessels and reduce visibility in severe weather be examined. Amendments to the Canada Shipping Act now being drafted by

Pour ce qui est de la législation qui est proposée, nous recommandons que l'on examine tout projet de loi susceptible d'empêcher le mouvement des navires lorsque la visibilité est réduite et par gros temps. Les modifications devant être

[Text]

officials will lead to reduced efficiencies due to the threat of the extreme punishments being proposed for ill-defined operational infractions. This is especially applicable to most east coast ports, where, to compete, many ship movements must be undertaken in reduced or zero visibility and gale-force winds.

Sixth is removal of aids to navigation. We recommend that numerous buoys that are not of a commercial nature be removed. The disposing of fog signals is also recommended. An examination and consultation with industry will highlight areas on which to concentrate. An initial and proposed list for Nova Scotia is in figure nine.

Seventh is the potential liability to government. Since extraordinary claims are being made regarding the capability of ECDIS, it would be most prudent for the government to examine closely the relatively grey area of government liability with regard to this technology. On April 10, 1965, a collision occurred on Lake St. Peter in the St. Lawrence River between the MV *Transatlantic* and the MV *Hermes*. In subsequent court actions, the government was held at fault and found liable. The total cost to the taxpayer was in the area of \$17 million, and the deputy minister, Mr. Gordon Stead, was removed shortly thereafter. The fact was inescapable: the user has the right to assume the claims of navigation aids being correct are valid unless notified otherwise.

The eighth point is the dispatching of pilots. The dispatching of pilots could be maintained privately through a firm such as Eastern Canada Towing, which is a 24-hour, 7-day-a-week marine-oriented operation. Presently, the government is providing this service free to industry through VTS.

Finally is the development of an ADDS system. We recommend that we examine the development of an automated, dependent surveillance vessel monitoring system, also known as ADDS, for ports within Atlantic Pilotage Authority jurisdiction, which will in association with the privatization of pilot dispatch reduce cost to the industry.

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McIntyre. I'm not sure if this raises more questions than you've been able to provide answers for.

Capt McIntyre: Well, that's why we're here.

The Chairman: These are good suggestions here in your report. These are good money-saving suggestions you've made in your report. Have you ever sat down with the APA?

Capt MacIntyre: A lot of these have been discussed generally within the marine community among personnel.

[Translation]

apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada, que sont en train de rédiger à l'heure actuelle les fonctionnaires, réduiront l'efficacité du système étant donné les sanctions extrêmement lourdes qui sont proposées en cas d'infractions mal définies. C'est particulièrement le cas dans la plupart des ports de la côte est où, pour être concurrentiel, de nombreuses expéditions maritimes doivent être entreprises par visibilité réduite ou égale à zéro et par des vents soufflant en tempête.

Le sixième point correspond au retrait des aides à la navigation. Nous recommandons le retrait de nombreuses bouées qui ne sont pas de nature commerciale. Nous recommandons aussi que l'on se départisse des signaux de brume. Il sera possible de cerner les points à étudier après examen et consultation avec l'industrie. On trouvera à la figure 9 une première liste proposée pour la Nouvelle-Écosse.

Septièmement, il y a la responsabilité potentielle du gouvernement. Étant donné les capacités extraordinaires que l'on prête au SEVCM, il serait tout à fait sage que le gouvernement examine de près cet espèce de zone d'ombre qui caractérise la responsabilité du gouvernement au sujet de cette technologie. Le 10 avril 1965, un abordage a eu lieu au lac St-Pierre, sur le St-Laurent, entre le NM «Transatlantique» et le NM «Hermès». Devant la justice, le gouvernement a par la suite été jugé responsable et a dû payer. Le coût total pour le contribuable s'est élevé aux alentours de 17 millions de dollars, et le sous-ministre, M. Gordon Stead, a été muté peu de temps après. Il y a une réalité incontournable: l'utilisateur est en droit de partir du principe que les indications des aides à la navigation sont exactes, à moins que le contraire leur ait été notifié.

Le huitième point correspond au processus de répartition des pilotes. La répartition des pilotes peut être effectuée par l'intermédiaire d'une société maritime privée comme Eastern Canada Towing, qui opère 24 heures par jour, sept jours par semaine. À l'heure actuelle, le gouvernement fournit gratuitement ce service à l'industrie par l'intermédiaire du STN.

Enfin, il y a la mise au point du système ADDS. Nous recommandons que l'on envisage la mise au point d'un système automatisé d'affichage des données sur les navires, appelé aussi ADDS, dans les ports qui relèvent des responsabilités de l'Administration de pilotage de l'Atlantique ce qui, couplé à la privatisation du système de répartition des pilotes, entraînerait une réduction des coûts pour l'industrie.

Monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur McIntyre. J'ai bien peur que tout cela soulève plus de questions que vous ne pourrez apporter de réponses.

Capt McIntyre: En fait, nous sommes là pour ça.

Le président: Votre rapport contient un certain nombre de propositions excellentes. Il y a d'excellentes propositions devant permettre d'économiser de l'argent dans votre rapport. Avez-vous déjà rencontré l'APA pour en discuter?

• 1505

Capt MacIntyre: Nombre de ces questions ont déjà été évoquées de manière générale avec le personnel du secteur maritime.

[Texte]

The Chairman: What's the reaction of the APA? Did you give them all these good ideas?

Capt MacIntyre: As far as we're concerned, the Pilotage Act runs parallel to the APA on this issue.

On the tariff structure, I believe it has been brought out by other groups that we're dealing with a faulty tariff structure.

On pilot efficiency, some people might think it's pie in the sky. But if you're looking at pilot efficiency, this is an option. It runs contrary to every mariner's and every port official's—

The Chairman: Dispatching pilots—

Capt MacIntyre: Yes.

The Chairman: These are good suggestions. We thank you very much for your submission. It's very detailed, and we appreciate the fact that you were so artfully able to go through it and give us a good executive summary of what's been presented to us. Thank you very much, Mr. MacIntyre.

We'll go to questions now.

Mr. Hubbard: I have a question. When you compare the cost of pilotage on American ports, I sense all across the country that the a big thing with pilots is that people are very envious of the tremendous salaries many pilots are earning. It's not a matter of efficiency or whatever; it's merely a matter of people looking probably at the average salary of Canadians and saying that some pilots in this country are earning over \$200,000 a year, and with that of course we hear a great deal of concern. But basically I think pilotage is very important, and we have to consider the service that's being offered.

In New York, for example, where you quote these figures, what percentage of that goes to the pilots and what percentage goes to someone else?

Capt MacIntyre: It's very difficult to obtain the salaries of American pilots. Regarding the \$360,000 that I quoted, I enclosed as a sideline in the material the article with that figure on it. I quoted that salary because there was something to substantiate. I know pilots in the Mississippi are in the region of \$225,000, although I haven't anything on paper.

You're talking very, very big salaries. But what you also have to remember with all pilots is that most, like most of us here, before we came into the pilots, our average age was probably close to 40. When I came into the pilots, I had probably 23 years at sea. I was master for about seven or eight years with Gulf Oil. Captain Pittman here is very similar to that, and also Captain Rae.

So you bring a lot in when you do come into the service. I know it's a controversial issue when you get into salaries, but you have to look at what we bring to the service when we do come in with it. It's considered the pinnacle of a mariner's career, like if you go from a lawyer to a trial lawyer, if you go from a doctor to a surgeon.

[Traduction]

Le président: Quelle a été la réaction de l'APA? Est-ce que vous lui avez soumis toutes ces excellentes idées?

Capt MacIntyre: De notre point de vue, la Loi sur le pilotage va dans le même sens que l'APA sur cette question.

Pour ce qui est des barèmes tarifaires, je pense que d'autres groupes ont indiqué que la structure des tarifs laisse à désirer.

Sur le plan de l'efficacité du pilotage, certains vous diront que c'est rêver en couleurs. Mais du point de vue de l'efficacité du pilotage, c'est une solution possible. C'est contraire à ce que tout marin et tout responsable portuaire... .

Le président: La répartition des pilotes.

Capt MacIntyre: Oui.

Le président: Ce sont là d'excellentes propositions. Nous vous remercions beaucoup de nous avoir présenté ce mémoire. Il est très détaillé et nous apprécions le fait que vous avez su en résumer l'essentiel. Merci beaucoup, monsieur MacIntyre.

Nous allons maintenant passer aux questions.

M. Hubbard: J'ai une question à vous poser. Lorsque vous comparez le coût du pilotage à celui des ports américains, j'ai l'impression que la grosse question dans tout le pays au sujet du pilotage, c'est que les gens sont très jaloux des énormes salaires que gagnent les pilotes. Il ne s'agit pas ici d'efficacité ou de quoi que ce soit; tout simplement, les gens regardent le salaire moyen des Canadiens et constatent que certains pilotes de notre pays gagnent plus de 200 000\$ par an. Bien entendu, c'est une question qui ne manque pas de nous préoccuper. Toutefois, pour l'essentiel, je considère que le pilotage est très important et qu'il nous faut tenir compte du service qui est assuré.

À New York, par exemple, lorsque vous nous citez ces chiffres, quel est le pourcentage qui va aux pilotes et celui qui va à quelqu'un d'autre?

Capt MacIntyre: Il est très difficile de connaître le salaire des pilotes américains. Au sujet des 360 000\$ que j'ai cités, j'ai joints à la documentation l'article qui mentionnait ce chiffre. J'ai cité ce chiffre à titre de justificatif. Je connais des pilotes de la région du Mississippi qui gagnent 225 000\$, même si je n'ai pas la confirmation par écrit.

On parle ici de gros salaires, de très gros salaires. Mais il faut également voir que la plupart de ces pilotes, comme la plupart d'entre nous ici, approchent probablement de la quarantaine avant de devenir pilote. Lorsque j'ai accédé au rang de pilote, j'avais probablement 23 ans d'expérience en mer. J'étais capitaine depuis sept ou huit ans pour la Gulf Oil. La situation du capitaine Pittman, qui est ici devant vous, est très semblable, de même que celle du capitaine Rae.

Nous apportons donc beaucoup au service lorsque nous y entrons. Je sais que la question des salaires est toujours très controversée, mais il faut bien voir ce que nous apportons au service lorsque nous y entrons. C'est considéré comme le point culminant de la carrière d'un marin, de même qu'un jeune avocat devient ensuite avocat d'assise, ou qu'un médecin devient chirurgien.

[Text]

In our procedure for selecting pilots, they have to have certainly a master's certificate, their training in the general area. We have an airline-type medical, and we have written and oral exams. It works out that about 10% of applicants are chosen for the service.

Mr. Hubbard: I have one final point on this. I brought up the matter of salaries, and when you think of bringing a ship into Halifax for \$1,000, it doesn't seem to be a very big cost when you consider the size of ship and the cargo it's carrying.

As pilots, do any of you figure there are ways or other concerns the public has? Why all this criticism? Why do you think it's being levelled towards your association and your group?

Capt MacIntyre: I'm certainly not trying to be arrogant about this, but I've heard some people say it's because we do a good job. We haven't had any massive oil spills.

In the paper I've mentioned other areas. If you look at the *Torrey Canyon*, the *Arrow*, the *Aegean Sea*, the *Amoco Cadiz*, the list goes on and on. Unfortunately, it takes the *Exxon Valdez* sort of incident to highlight these things.

• 1510

If you look at all of the authorities across the country, I think they have a very enviable record around the world. It's a skilled profession. It takes a long time to attain that skill, and a lot of grey hairs. That's where all my grey hairs came from—piloting up in the lakes and all around.

I hope the committee understands that when we pilot a ship, we actually have the conduct of that ship. We're not sitting in the corner drinking coffee. We're actually giving helm and engine orders and courses. We're discussing with the master coming in how we're going to hook up tugs, how the ship will be tied up. It's an ongoing process from the moment you get on right up to when you walk down the gangway. You bring years of experience with you to be able to do that.

Mr. Hubbard: Thank you.

The Chairman: The *Exxon Valdez* was a lousy example. What we needed on that ship was not a pilot but a sober captain on board.

Captain Terry Pittman (Pilot, Nova Scotia Marine Pilots): Two days ago I was requested to go 18 miles out into the Atlantic because a 300,000-tonne ship full of crude oil didn't want to come in through the ice. I don't know what might have happened had he decided to come in alone.

The Chairman: I heard your example too, Mr. MacIntyre, of the doctor analogy, etc. Are you suggesting that maybe we ought to be like Ontario, doctors constructing a schedule of fees?

[Translation]

Lors du processus de sélection, le futur pilote doit posséder obligatoirement un certificat de capitaine de navire et avoir reçu une formation générale. Il doit passer un examen médical comme celui des pilotes d'avion, puis réussir un examen écrit et oral. Au bout du compte, 10 p. 100 environ des candidats sont retenus au sein du service.

M. Hubbard: J'ai un dernier point à souligner. J'ai évoqué la question des salaires, et lorsqu'on pense qu'il en coûte 1 000\$ pour faire entrer un navire dans le port de Halifax, il ne semble pas que ce soit très élevé par rapport à la taille du navire et à la cargaison qu'il transporte.

En tant que pilotes, pensez-vous que ces préoccupations du public soient justifiées? Pourquoi toutes ces critiques? Pourquoi pensez-vous qu'elles soient faites à l'encontre de votre association et de votre groupe?

Capt MacIntyre: Sans vouloir être arrogant, je dois mentionner que j'ai entendu dire par certaines personnes que c'était parce que nous faisons un excellent travail. Nous n'avons pas eu de gros déversements de pétrole.

J'ai évoqué d'autres points dans le mémoire. Voyez ce qui s'est passé avec le *Torrey Canyon*, l'*Arrow*, l'*Aegean Sea*, l'*Amoco Cadiz*, la liste est longue. Malheureusement, on ne prend conscience de ces phénomènes qu'en présence d'un accident comme celui de l'*Exxon Valdez*.

Prenez l'ensemble des administrations du pays, je pense qu'elles jouissent d'une excellente renommée dans le monde entier. C'est une profession très qualifiée. On n'obtient pas cette qualification du jour au lendemain, il faut avoir beaucoup de cheveux gris. Mes cheveux gris, c'est de là qu'ils viennent—d'avoir piloté dans les lacs et un peu partout.

J'espère que le comité comprend bien que lorsque nous pilotons un navire, nous nous chargeons en fait de la conduite de ce navire. Nous ne nous mettons pas dans un coin pour boire un café. Nous prenons effectivement la barre et nous dirigeons la marche des moteurs et du navire. Nous discutons avec le capitaine du navire qui entre au port de la façon dont nous allons atteler les remorqueurs, amarrer le navire. C'est un travail constant à partir du moment où nous arrivons à bord et jusqu'au moment où nous redescendons par la passerelle. Il faut des années d'expérience avant de pouvoir bien faire ce travail.

M. Hubbard: Je vous remercie.

Le président: L'exemple de *Exxon Valdez* n'est pas très bien choisi. Ce dont ce navire avait besoin, ce n'est pas d'un pilote, mais d'un capitaine qui ne soit pas saoul.

Le capitaine Terry Pittman (pilote, Nova Scotia Marine Pilots): Il y a deux jours, on m'a demandé d'aller chercher à 18 milles dans l'Atlantique un navire transportant une cargaison de 300 000 tonnes de pétrole brut qui ne voulait pas s'aventurer dans les glaces. Je ne sais pas ce qui se serait passé s'il avait décidé d'entrer tout seul dans le port.

Le président: Je pense aussi à votre analogie, monsieur MacIntyre, avec les médecins, etc. Proposez-vous que nous fassions comme l'Ontario, les médecins établissant un barème d'honoraires?

[Texte]

Capt MacIntyre: No, I'm just talking in terms of career paths. You work your way up. I'm not in the medical field, but certainly if you're a specialist or a surgeon you're sort of at the top of your field.

The Chairman: Thank you.

Mr. Comuzzi: I have a question along the line of Mr. Hubbard's questioning. Would you think that part of the perception about the pilots is created inasmuch as it's a statutory obligation and that in some instances, as we heard've on this eastern tour, some companies who either owned their own ships or chartered the same ship with the same captains over a number of years had tremendous knowledge of the ports they were going into—I forget which ones—and yet they were required to use the compulsory pilotage services? The captain of that ship had expertise built up over many years in servicing that port for that particular company.

The same situation applies to the pilot's organization on the St. Lawrence River, where that also is a compulsory service. Yet the masters on those ships who are using that on a consistent basis—I'm not talking about the infrequent visitor to Canada—have the expertise you people have with respect to certain parts in Canada. They travel them on a very consistent basis. We heard evidence last week or so that a captain was required to take a pilot on a ship even though he was going to that port a minimum of twelve times a year.

Is this an area that perhaps we should be looking at and asking if there are certain instances where there should be a non-compulsory use of pilotage, depending on certain circumstances?

Capt MacIntyre: We have non-compulsory areas in Nova Scotia. They refer to a couple of the ports. Sheet Harbour, just north of here, and Liverpool are non-compulsory ports. In those non-compulsory ports we get calls to do those. You know, ships are coming in, and ships that are regular calls go in and out.

I think you're referring probably to the lakes and the seaway and—

Mr. Comuzzi: I don't know where I've been in the last three or four days, but I think it was Newfoundland.

Capt MacIntyre: Let's just say it's a compulsory port; the procedure is therefore a pilotage certificate. As far as I know, 100 have been issued, and I think there are fifteen or sixteen—

Mr. Comuzzi: Sixteen.

• 1515

Capt MacIntyre: Basically the procedure is fairly straightforward if they want to get a pilotage certificate. It's not like trying to go into medical school or anything, it's basically just good—

Mr. Comuzzi: We're told it's tougher to become a pilot than to go into medical school.

[Traduction]

Capt MacIntyre: Non, je parle simplement des profils de carrière. On monte dans la hiérarchie. Je ne connais pas le secteur de la médecine, mais il est certain que le spécialiste ou le chirurgien se trouve tout en haut de la hiérarchie dans son domaine.

Le président: Je vous remercie.

M. Comuzzi: J'ai une question qui fait suite à celles de M. Hubbard. Ne pensez-vous pas que la façon dont on perçoit les pilotes vient en partie du fait qu'il y a une obligation légale et que dans certains cas, nous l'avons entendue lors de notre périple dans l'est, certaines sociétés qui possèdent leurs propres navires ou qui affrètent le même navire toujours avec les mêmes capitaines au fil des années connaissent particulièrement bien les ports dans lesquels ils font relâche—je ne peux pas vous citer des noms précis, je les ai oubliés—tout en étant cependant obligés de recourir aux services de pilotage obligatoire? Pourtant, le capitaine du navire en question connaît très bien le port pour l'avoir fréquenté pendant de nombreuses années pour le compte de cette société en particulier.

Il en va de même dans le cas de l'organisation des pilotes du Saint-Laurent, où là aussi le service est obligatoire. Pourtant, les capitaines qui conduisent les navires sur ce fleuve le fréquentent régulièrement—je ne parle pas des visiteurs occasionnels au Canada—et ont la même expérience que la vôtre pour telle ou telle région du Canada. Il font constamment les mêmes parcours. Quelqu'un est venu témoigner devant nous la semaine dernière, je crois, pour dire qu'un capitaine a été obligé d'engager un pilote sur son navire même s'il a accosté au minimum 12 fois par an dans le port en question.

Cela peut être un domaine à considérer et il faudrait se demander si dans certains cas on ne pourrait pas prévoir un usage non obligatoire des services de pilotage, selon les circonstances.

Capt MacIntyre: Nous avons des secteurs où le pilotage n'est pas obligatoire en Nouvelle-Écosse. Il y a un ou deux ports dans cette situation. Sheet Harbour, juste un peu plus au nord, et Liverpool, sont des ports où le pilotage n'est pas obligatoire. Dans ces ports, nous recevons des appels nous demandant des services de pilotage. Il y a des navires qui arrivent et ceux qui font escale régulièrement entrent et sortent à leur guise.

Vous faites probablement référence aux lacs et à la voie maritime. . .

M. Comuzzi: Je ne sais plus où j'étais il y a trois ou quatre jours, mais je crois que c'était à Terre-Neuve.

Capt MacIntyre: Disons qu'il s'agit d'un port à pilotage obligatoire; la procédure suivie est donc celle du certificat de pilotage. À ma connaissance, on en a délivré 100, et je crois qu'il y en a 15 ou 16. . .

M. Comuzzi: Seize.

Capt MacIntyre: Pour l'essentiel, la marche à suivre est assez simple lorsqu'on veut obtenir un certificat de pilotage. Ce n'est pas comme lorsqu'on veut entrer dans une école de médecine ou quelque chose du même genre, c'est tout simplement. . .

M. Comuzzi: On me dit qu'il est plus difficile de devenir pilote que d'entrer dans une école de médecine.

[Text]

Capt MacIntyre: I don't know about that, but the bottom line with the certificate process is basically to know that they do have the capability when they bring that vessel in. There's also the medical side of things that they want to look at. I don't know of anybody going more than twice without receiving a certificate.

But a lot of it is up to the individuals. There's a company called Socanav, which you might be familiar with. One of their masters wrote and received his certificate, but the company refused to compensate him even for what it cost him to do it. He would come down and take pilots. With the certificates, a lot of the masters—this is if the weather is bad, they're going into dry dock or they're working with tugs—will ask for a pilot to go on board the ship with them.

Mr. Comuzzi: Mr. MacIntyre, my specific question was this: if a captain of a ship, because of experience, has knowledge of a particular area that he services on behalf of his company and has shown over the years that he is competent, should that not be an area in which perhaps pilotage should not be required?

Capt MacIntyre: I'll come back to the certificate process. I also look for example at the Great Lakes on the American side. The masters on those American lakes and the mates have to write a pilotage exam. Once they have it, they're off to the races.

Basically, that's the system we have within the APA, and the system has been proven to work. If they want to go for it—Imperial Oil's skippers have them. Fundy Gypsum goes into Bras d'Or Lake, and they have them. Algoma Central Marine boats go into Bras d'Or Lake, and they have the certificate. So the process does work. It's there to be utilized.

Mr. Comuzzi: I know what you're saying, but we have also heard evidence in these hearings that in some of your sister organizations it is almost impossible to become a licensed pilot.

Capt MacIntyre: Are you talking about certificates now or are you talking about becoming a pilot?

Mr. Comuzzi: Certificates. I may be mistaken, just a minute. It's certificates, right?

A voice: Certificates, yes.

Mr. Comuzzi: Certificates.

Capt MacIntyre: I can't really speak outside of the Atlantic Pilotage Authority. Up in the lakes, of course, it's a little different. It's a different set-up. Out on the west coast, it's all tugs and barges pretty well.

Mr. Comuzzi: Given the good common sense that we read in this report you've submitted today and the valid recommendations, you would think that the compulsory nature of a pilot should be reviewed in the event that there is a captain of a ship who has expertise in going into certain areas. You would agree with that, right?

Capt MacIntyre: I know what you're saying, but I am saying that, as a counterbalance, you have the certificate process that is there for industry to use—

[Translation]

Capt MacIntyre: Tout ce que je sais, c'est qu'en dernière analyse le certificat vise à s'assurer que le pilote est bien en mesure de faire entrer le navire au port. Il y a aussi le côté médical à considérer. Je ne connais personne qui se soit présenté plus de deux fois sans avoir reçu son certificat.

Toutefois, chaque individu a un grand rôle à jouer. Il y a une société appelée Socana, vous la connaissez peut-être. L'un de ses capitaines a passé l'examen et a reçu son certificat, mais la société a été jusqu'à refuser de lui rembourser le coût de cet examen. Elle préfère s'adresser à des pilotes. Malgré les certificats, bien des pilotes—par mauvais temps, lorsqu'ils doivent entrer en cale sèche ou lorsqu'ils doivent opérer avec des remorqueurs—vont demander qu'un pilote les accompagne à bord du navire.

M. Comuzzi: Monsieur MacIntyre, ma question précise est la suivante: lorsque le capitaine du navire, en raison de son expérience, connaît bien la région en question et a fait preuve au fil des années de sa compétence, ne devrait-on pas l'exempter éventuellement du pilotage obligatoire?

Capt MacIntyre: J'en reviens au mécanisme des certificats. Je prends aussi l'exemple des Grands Lacs du côté américain. Les capitaines de ces navires américains des Grands Lacs ainsi que les seconds doivent passer un examen de pilotage. Une fois qu'ils l'ont obtenu, ils font ce qu'ils veulent.

C'est essentiellement le système que nous avons à l'APA, et il a fait ses preuves. S'ils veulent passer l'examen pour obtenir le certificat... les capitaines d'Imperial Oil l'ont obtenu. Ceux de Fundy Gypsum vont dans le Labrador et l'ont obtenu. Les navires d'Algoma Central Marine vont dans le lac Bras d'Or et ils possèdent ce certificat. On peut donc dire que le mécanisme fonctionne. Il faut s'en servir.

M. Comuzzi: Je vous comprends bien, mais certains témoins sont aussi venus nous dire au cours de nos audiences que dans certaines des organisations qui sont vos homologues, il est presque impossible de devenir pilote agréé.

Capt MacIntyre: Vous vous référez ici aux certificats ou à la possibilité de devenir pilote?

M. Comuzzi: Aux certificats. Je me trompe peut-être, excusez-moi un instant. Il s'agit des certificats, c'est bien ça?

Une voix: Des certificats, en effet.

M. Comuzzi: Des certificats.

Capt MacIntyre: Je ne peux pas vraiment me prononcer à l'extérieur de l'Administration du pilotage de l'Atlantique. Là-bas dans les lacs, bien évidemment, la situation est un peu différente. L'organisation est différente. Sur la côte ouest, c'est presque toujours des remorqueurs et des barges.

M. Comuzzi: Le rapport que vous nous avez présenté aujourd'hui fait preuve d'un grand bon sens et présente d'excellentes recommandations, et l'on pourrait donc penser que le caractère obligatoire du pilotage pourrait être reconsidéré lorsque le capitaine du navire a fait preuve de sa compétence et a l'habitude de la région. N'êtes-vous pas d'accord?

Capt MacIntyre: Je vous comprends bien, mais je vous dis qu'en contrepartie il y a le mécanisme des certificats dont doit se servir l'industrie...

[Texte]

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: If it's such an easy area to go in, they'd pull it down. It would no longer be a compulsory pilotage area. I guess there could be three or four of them out of the sixteen that could be changed from what we've heard from former witnesses.

Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Mr. MacIntyre, I thank you for one of the better briefs we have today.

Capt MacIntyre: Thank you.

Mr. Guimond: I share totally—I don't know why some around the table are laughing, but it's my real opinion. You can check what I think about pilotage from Vancouver to St. John's, Newfoundland. I have the same idea. These are very good comments.

• 1520

On page two you referred to a conference held in Montreal with Dr. Alexander. You mentioned that the ECDIS could be an aid or tool. But probably you never mentioned that this aid or tool could replace the human element on board.

Capt McIntyre: No. Actually I'll defer to my colleague, Andy Rae. Andy was at the conference in Montreal, so perhaps he could address that.

Captain Andy Rae (Pilot, Nova Scotia Marine Pilots): What you have to realize with ECDIS is that it's a display and information system, and it doesn't replace experience. The system gives us a lot more accuracy than what we've had in a lot of the other marine aids, but it's still susceptible to accumulative errors as with any integrated navigation system, and over-reliance on the system could put you in a worse situation than you could be in if you were using more conventional methods. The mainstay of the whole system is software, and when you have a software failure there's no warning to indicate that you may have lost the real time component of your display. You could be in a serious situation in a short period of time.

Mr. Guimond: Will it be possible to send something to our clerk? Maybe our researchers know this conference, but will it be possible to have notes from the speech given by Dr. Alexander, to send to our clerk?

Capt Rae: I think you'd probably have to deal with the Canadian Shipowners Association. It was Mr. Neil Hunter who coordinated it. There were no minutes presented as such. If you could get copies of his speech—

Mr. Guimond: On page four, you referred to some costs of pilotage in the U.S., but we can discuss costs of pilotage in Zeebrugge in Belgium or Amsterdam. Do you have some data that you want to compare with—

[Traduction]

M. Comuzzi: Merci, monsieur le président.

Le président: Si c'était si facile de pénétrer dans le secteur, on tirerait les choses vers le bas. Ce ne serait plus une zone de pilotage obligatoire. D'après ce que nous ont dit les témoins précédents, je pense qu'il y en aurait trois ou quatre sur les 16 qui pourraient être changés.

Monsieur Guimond.

M. Guimond: Monsieur MacIntyre, je vous remercie de nous avoir présenté l'un des meilleurs mémoires que nous ayons vus aujourd'hui.

Capt MacIntyre: Je vous remercie.

M. Guimond: Je partage entièrement. . . Je ne sais pas pourquoi il y en a qui rient autour de cette table, mais c'est vraiment mon avis. Vous pouvez vérifier ce que je pense du pilotage de Vancouver à St. John's, à Terre-Neuve. J'ai la même idée, ce sont d'excellentes observations.

À la page deux, vous faites référence à une conférence tenue à Montréal où le docteur Alexander est intervenu. Vous avez mentionné que le SEVCM pourrait être une aide ou un instrument utile. Mais vous n'avez probablement jamais dit que cette aide ou cet instrument pourrait remplacer les humains à bord.

Capt McIntyre: Non. En fait, je vais demander à mon collègue, Andy Rae, de vous répondre. Andy a assisté à la conférence tenue à Montréal et serait peut-être plus en mesure que moi d'aborder cette question.

Le capitaine Andy Rae (pilote, Nova Scotia Marine Pilots): Ce qu'il faut savoir au sujet du SEVCM, est qu'il s'agit d'un système de données avec fonction d'affichage, qui ne remplace pas l'expérience. Dans une large mesure, ce système donne des informations beaucoup plus précises que celles que nous avions avec les autres aides maritimes, mais il demeure sujet aux erreurs cumulatives comme n'importe quel système de navigation intégré, et celui qui s'y fierait trop risquerait d'être placé dans des situations bien pires que celles auxquelles il serait exposé s'il utilisait des méthodes plus classiques. Tout le système est informatisé, et s'il survient une panne quelque part dans le système informatique, il n'existe pas de mécanisme pour prévenir l'utilisateur du système que les données affichées ne correspondent plus à la réalité. On risque d'être placés dans une situation dangereuse dans un court laps de temps.

M. Guimond: Vous sera-t-il possible d'envoyer un document quelconque à notre greffier? Il se peut que nos chercheurs soient au courant de cette conférence, mais serait-il possible de faire parvenir à notre greffier un résumé de l'allocation donnée par le docteur Alexander?

Capt Rae: Vous auriez probablement avantage à adresser cette demande à l'Association des armateurs canadiens. C'est M. Neil Hunter qui a coordonné cette conférence. Il n'y a pas eu de compte rendu comme tel. Si vous pouviez obtenir des copies de son discours. . .

M. Guimond: À la page 4, vous faites référence à certains coûts de pilotage aux États-Unis, mais nous pouvons discuter des coûts de pilotage à Zeebrugge, en Belgique, ou à Amsterdam. Auriez-vous des chiffres à ce sujet qui nous permettraient de comparer. . .

[Text]

Capt McIntyre: No, actually, in the time period when everything came together I wasn't able to do that. But if it's going to be an ongoing process, we can certainly—I intend to follow up on that aspect if there is anything down the road.

Mr. Guimond: If you are able to have some data in two or three weeks, it could be helpful to compare, because I have some idea, but—

I found very interesting your comparison on page five about some specialized work or specialized job in the maritime industries. This is the reason why I never considered you overpaid, because you are specialists, and we have to pay for specialists. I'm sure every member of Parliament here never accepts that when somebody in the population mentions that MPs are overpaid. Because I know we are not overpaid. I'm sure when somebody mentions that we are overpaid, we don't agree. I don't agree that you are overpaid. You are specialists.

When I return to Saint John, New Brunswick, I will not consider that pilots of the Dash 8 will be overpaid. I want a competent person. I want a sane person. I want a specialist to bring me up there and keep me alive.

The Chairman: Going up is easy. It's coming down you should be worried about.

Mr. Guimond: My last comment was about Mary Brooks. We had heard this morning—You were there?

A voice: No, unfortunately I wasn't there.

Mr. Guimond: She made the presentation for the Metropolitan Halifax Chamber of Commerce, and she mentioned you because you were referred to in an international survey she made in 1992. But she mentioned, or the Metropolitan Halifax Chamber mentioned, they've used the model put forth by Transport Canada's NAS. Do you know what NAS stands for?

• 1525

Capt MacIntyre: The navigation air system.

Mr. Guimond: As a viable option for the commercialization of pilotage services, this model deserves serious consideration. Do you agree with this comment made by Dr. Brooks?

Capt MacIntyre: I'm not familiar with the air navigation services or what they've proposed with that, so I would have to—

Mr. Guimond: There will be a non-profit organization charging user fees. Dr. Brooks mentioned that this system could be a good option to pilotage services. Do you agree with that—to have commercialization?

[Translation]

Capt McIntyre: Non. En réalité, compte tenu du temps qui m'a été accordé pour préparer ce mémoire, je n'ai pas pu vérifier ce genre de données. Mais si vous entendez poursuivre cette étude encore un certain temps, nous pourrions certainement... J'ai l'intention de continuer mon analyse sur cet aspect si la question présente de l'intérêt.

M. Guimond: Si vous pouviez avoir des chiffres à nous fournir dans deux ou trois semaines, ils pourraient nous être utiles au cas où nous voudrions faire des comparaisons, car j'ai déjà un certain aperçu de la question, mais... .

J'ai trouvé très intéressante la comparaison que vous faites à la page 5 au sujet de certains emplois spécialisés dans les industries maritimes. C'est pourquoi je n'ai jamais eu l'impression que vous étiez surpayés, parce qu'après tout vous êtes des spécialistes et que les spécialistes méritent d'être bien rémunérés. Je suis sûr qu'aucun député n'accepte de se faire dire que les députés sont trop payés. Parce que je sais qu'ils ne sont pas trop payés. Je suis sûr que personne n'est d'accord avec ceux qui prétendent que nous sommes trop payés. Je ne suis pas de ceux qui disent que vous êtes trop payés. Vous êtes des spécialistes.

Quand je retournerai à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, je n'aurai pas l'impression que les pilotes du Dash 8 que j'emprunterai sont surpayés. J'aime bien que ma vie soit entre les mains de personnes compétentes, de gens sensés. Je veux que ce soit un spécialiste qui me conduise dans les airs et qui me mène à bon port, en toute sécurité.

Le président: Monter, c'est facile, c'est de l'atterrissage dont vous devriez vous inquiéter.

M. Guimond: Mon dernier commentaire concerne Mary Brooks. Nous avons entendu ce matin... Vous étiez ici?

Une voix: Non. Malheureusement, je n'étais pas présent.

M. Guimond: Elle a présenté le mémoire de la Chambre de commerce de la région métropolitaine d'Halifax. Elle a parlé de vous parce qu'il était question de vous dans une enquête internationale qu'elle a menée en 1992. Mais elle a mentionné, ou la Chambre de commerce a mentionné, que dans cette enquête on avait utilisé le modèle mis de l'avant par Transports Canada: le SNA. Que veulent dire les lettres SNA?

Capt MacIntyre: Système de navigation aérienne.

M. Guimond: Ce modèle mérite d'être étudié sérieusement comme solution intéressante pour la commercialisation des services de pilotage. Êtes-vous d'accord avec cette observation faite par M^{me} Brooks?

Capt MacIntyre: Je ne connais pas très bien les services de navigation aérienne ou ce qui est proposé dans ce domaine. Il me faudrait donc... .

M. Guimond: C'est un organisme sans but lucratif qui percevra les droits d'utilisation. M^{me} Brooks a mentionné que ce système pourrait être une bonne solution de rechange aux services de pilotage actuels. Êtes-vous d'accord avec cette proposition de commercialisation?

[Texte]

Capt MacIntyre: We're non-profit right now anyway, so—

I think we're all exploring different avenues. I'm not familiar with that, so I would have to do an in-depth study and see how we look at that. To echo Mr. Worthington's words, we're all looking for a better direction to go in and for ways to improve things. As the ports in Halifax or Cape Breton go, so do we, so it is in everyone's interest.

Mr. Guimond: Thank you for the presentation.

The Chairman: Of course it's not non-profit, it's not-for-profit. There's a big difference between the two.

I have one question, but it puts you in a difficult situation. Could pilots operate on their own without an APA? How would they do that? Contract out the boat to take you out there and contract—?

Capt MacIntyre: You have to appreciate that the APA is the Maritimes. Either you have an authority or an administration or whatever you want to call it—there will have to be someone to oversee whatever system they come up with—

The Chairman: The suggestion is whether the harbour commission should do it, or the harbour or port authority or whatever.

Capt MacIntyre: I think two things are needed to make things fly—compulsory pilotage and exclusivity. If you have those two things, then you have something to work on. If you don't have either of those, then it will fall apart. If you have a chance to read that article about Alaska, you will see that rates have gone up because they haven't had a mechanism to control it.

The Chairman: I'm the first one to argue against hypotheticals, but in a hypothetical situation where the pilot is really—

Mr. Gouk: I seem to remember being directed by the chair that he didn't have to answer because it was hypothetical.

The Chairman: That's what I said—hypotheticals are usually against my—However, in this situation the facts that lead to the hypothesis are there, and that is that the port corporation is very interested in taking over the pilotage because they feel they can save money.

Once they take it over they supply the boat to run you out, and there is the administration of ensuring—I understand it's almost self-administered by the pilots anyway, in terms of who goes out to bring in the next ship. All those kinds of things are there. There's nothing hypothetical about any of that. Is it feasible? I am asking the guys who have to do the job whether that is feasible.

Capt MacIntyre: With those provisos, as I mentioned earlier, it is feasible and—

The Chairman: It's the compulsory pilotage issue that you're concerned about. We'll turn around and say that as far as compulsory pilotage area is concerned, we'll look at that again and see how many areas there are where compulsory

[Traduction]

Capt MacIntyre: De toute façon, nos services ne sont pas à but lucratif à l'heure actuelle. Par conséquent. . .

Je pense que nous examinons tous des solutions différentes. Étant donné que je ne suis pas très au courant de celle-là, il me faudrait donc l'étudier en profondeur avant de vous répondre. Pour reprendre les paroles de M. Worthington, nous sommes tous à la recherche d'un meilleur mode de fonctionnement, de moyens d'améliorer le service. Les ports de Halifax ou du Cap-Breton font leur possible, et nous aussi. Nous veillons donc tous à ce que les intérêts de chacun soient bien servis.

M. Guimond: Merci de votre exposé.

Le président: Évidemment, ces services ne sont pas désintéressés; ils sont sans but lucratif. Il y a une grande différence entre les deux.

J'aurais une question, mais elle risque de vous mettre dans une mauvaise posture. Les pilotes pourraient-ils être autonomes, ne plus être rattachés à l'APA? Comment fonctionneraient-ils alors? Piloteraient-ils les bateaux à contrat?

Capt MacIntyre: Vous devez tenir compte du fait que l'APA représente toutes les provinces maritimes. Qu'il s'agisse d'une régie ou d'une administration, il devra y avoir un organisme quelconque pour superviser le nouveau système quel qu'il soit. . .

Le président: On se demande si cette responsabilité devrait relever de la commission des ports, de l'administration portuaire ou d'un autre organisme.

Capt MacIntyre: À mon avis, deux éléments importants devraient être retenus pour que le service fonctionne bien: le pilotage obligatoire et l'exclusivité. Avec ces deux éléments, on peut fonder quelque chose. Si l'un ou l'autre de ces éléments n'est pas présent, le système s'effondrera. Si vous avez le temps de lire cet article au sujet de l'Alaska, vous verrez que les tarifs ont monté parce qu'il n'existait aucun mécanisme pour contrôler les fluctuations.

Le président: Je suis le premier à m'élever contre les questions hypothétiques, mais supposons que le pilote. . .

M. Gouk: Il me semble m'être déjà fait dire par le président que l'intervenant n'était pas obligé de répondre à des questions hypothétiques.

Le président: C'est ce que je disais: je refuse habituellement les questions hypothétiques. . . Mais dans le cas qui nous occupe, les faits sur lesquels repose cette hypothèse sont réels: l'administration portuaire souhaite ardemment assumer la responsabilité du pilotage parce qu'elle a l'impression que cette solution serait plus économique.

Une fois que ce service lui aurait été confié, elle fournirait les pilotes aux navires et veillerait à ce que. . . Si j'ai bien compris, ce service est actuellement presque entièrement administré par les pilotes eux-mêmes; ce sont eux qui décident qui va piloter le prochain navire dans le port. Tous ces faits existent présentement; il n'y a là rien d'hypothétique. Est-ce faisable? Je demande à ceux-là mêmes qui font le travail si c'est possible.

Capt MacIntyre: Pourvu que ces éléments dont je viens de vous parler soient là, ce serait faisable et. . .

Le président: C'est la question du pilotage obligatoire qui vous préoccupe. Nous allons faire volte-face et réexaminer cette question et voir à combien d'endroits le pilotage obligatoire est une nécessité. Personne ne nie, je pense, qu'il doit y avoir un

[Text]

pilotage is a necessity. I don't think anybody disagrees with the idea that there has to be a pilot on board. I think Mr. Guimond and I agree that it is necessary to have a pilot in those tricky waters. The question is how we get them.

[Translation]

pilote à bord. M. Guimond et moi reconnaissons que l'intervention d'un pilote est nécessaire dans les eaux où la navigation est difficile. Ce qu'il faut se demander, c'est comment le service de pilotage doit être assuré.

• 1530

Capt MacIntyre: Yes, how do we do it most efficiently. As well, when you get into compulsory ports you get into a lot of parochialism. In fact, Terry might be able to address that.

Capt Pittman: I'm only thinking that it's easier to answer that question with a single port like Halifax. Our group operates three ports. We have 260-odd miles of pilotage area in three places more than 100 kilometres apart. It would be considerably more difficult to operate something privately under those conditions.

It's equally difficult to be totally efficient when you're covering such a big area. Obviously you need more people than you would need for one single port because of the mere fact that two ships invariably come up at the same time in two different areas; hence, two pilots are required just for that alone. So I can see where a private system could work to some degree, but I think it would require somebody to coordinate.

The Chairman: Are there any further questions, colleagues?

Mrs. Terrana: I have just one small question.

You are just serving Nova Scotia, is that right? You are a Nova Scotia pilot?

Capt MacIntyre: Yes.

Mrs. Terrana: If we had to go private, if the decision was to change the system, how ready would you be and how difficult would it be? What difference would it make?

Capt MacIntyre: We'd certainly have to look at a lot of areas—pilot boats, insurance, pensions, a lot of administration issues. We'd have to sit down and work our way through them. You'd be talking about something over a period of time, but theoretically, I guess it is possible.

Before we close, I just want to come back to what I presented in the paper. Basically, we are with the Atlantic Pilotage Authority. As I outlined in my paper, other than the difficulties they've had with getting tariffs through, we feel they've done an excellent job.

Mrs. Terrana: You have someone who looks over you, a guardian angel.

Capt MacIntyre: Yes, a guardian angel.

Mrs. Terrana: Thank you very much.

Capt MacIntyre: Oui, comment dispenser ce service le plus efficacement possible. Il faut dire aussi que dans les ports où le pilotage est obligatoire, il y a beaucoup d'esprit de clocher. En fait, Terry serait peut-être plus en mesure que moi de traiter de cette question.

Capt Pittman: Je me disais simplement qu'il serait plus facile de répondre à cette question si nous avions affaire à un port unique comme celui de Halifax. Notre groupe administre trois ports. Notre zone de pilotage couvre quelque 260 milles et relève de trois ports sur une distance de plus de 100 kilomètres. Dans ces conditions, il serait bien plus difficile de dispenser ce service s'il était privatisé.

Il est non moins difficile d'être efficace à 100 p. 100 quand on a affaire à une région aussi étendue. Il est évident qu'il faut une équipe plus considérable dans une situation comme la nôtre que dans le cas d'une administration qui n'est responsable que d'un seul port: songez simplement au fait qu'il se présente parfois deux navires en même temps à deux endroits différents; il faut donc alors mobiliser deux pilotes. J'admets avec vous que dans une certaine mesure, l'entreprise privée pourrait assurer ce service avec efficacité, mais je pense qu'il faudrait un organisme quelconque pour coordonner le tout.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, chers collègues?

Mme Terrana: J'en aurais juste une toute petite.

Vous ne desservez que les ports de la Nouvelle-Écosse, n'est-ce pas? Vous êtes un pilote de la Nouvelle-Écosse?

Capt MacIntyre: Oui.

Mme Terrana: Si nous devons privatiser le service, si nous décidions de changer le système, dans quelle mesure seriez-vous prêt à l'accepter, et quelles difficultés cette modification poserait-elle? Quels changements ce mode de fonctionnement exigerait-il?

Capt MacIntyre: Il y aurait certainement beaucoup d'aspects à examiner: les bateaux pilotes, l'assurance, les pensions, beaucoup de questions administratives. Il faudrait en discuter pour voir comment nous pourrions nous y adapter. Il faudrait peut-être discuter pendant un certain temps, mais, théoriquement, je pense que ce serait possible.

Avant de conclure, j'aimerais revenir aux arguments que j'ai présentés dans le mémoire. Somme toute, nous représentons l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Comme je l'ai signalé dans le document, mis à part les problèmes auxquels l'administration a fait face pour faire accepter ses tarifs, nous estimons qu'elle a accompli un excellent travail.

Mme Terrana: Il y a quelqu'un qui supervise votre travail, un ange gardien.

Capt MacIntyre: Oui, un ange gardien.

Mme Terrana: Merci beaucoup.

[Texte]

The Chairman: As a natural follow-up to my earlier question, would it be reasonable to consider, or would the pilots ever consider, the option or the opportunity of just forming their own group and running their own business and incorporating themselves to do the business of pilotage, taking out the layer?

Capt MacIntyre: As they say, around the hot-stove league we've certainly discussed that. We've discussed options with the port. Then we wait up to—

As I said, we are with the Atlantic Pilotage Authority now. We feel the service is there. But we've certainly discussed that among ourselves.

The Chairman: If anything, your brief and this committee's work has everybody thinking, which I think is half the effort.

Captain MacIntyre, we thank you very much for your submission.

Gentlemen, thank you for answering our questions. We appreciate it.

Capt MacIntyre: Thank you very much.

The Chairman: Colleagues, we invite to the table the Halifax-Dartmouth Port Development Commission. Before us is John Gratwick, chairman of the Halifax-Dartmouth Port Development Commission, and Wade Elliot, director of marketing.

Gentlemen, welcome to the committee. We look forward to hearing your brief.

• 1535

Mr. John Gratwick (Chairman, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Mr. Chairman, ladies and gentlemen, thank you. We welcome this opportunity. You have adequately introduced us, so I won't say our names again.

The Halifax-Dartmouth Port Development Commission, which I'll call the commission from now on, if you don't mind, is a provincial statutory agency jointly funded by the Province of Nova Scotia and the municipalities of Halifax, Dartmouth, Bedford and Halifax County, which are the four municipalities that surround the port area.

We have an operating mandate under our statute to promote and develop business at the port of Halifax and advise all levels of government on matters relating to the port of Halifax. I might add we also have the function of representing the views and the concerns of the port on occasions such as this.

We've been in the business for some time and we have a fairly and long and interesting history of initiatives we've been able to help with, the auto-port, Halifax International and Fairview container terminals, the double-stack service, under which the province eventually gave some financial assistance to the railways to improve the container service. Of course, we are very much interested now in the new opportunities of Halifax becoming a load centre for United States mid-west business.

[Traduction]

Le président: Comme suite à ma question précédente, serait-il raisonnable d'envisager la possibilité ou l'opportunité pour les pilotes de se regrouper afin de mettre sur pied leur propre entreprise de service de pilotage?

Capt MacIntyre: Nous avons certes envisagé cette possibilité dans la Ligue du vieux poêle, comme on dit. Nous avons discuté de diverses options avec les autorités portuaires. Nous attendons qu'on...

Comme je le disais, nous sommes actuellement rattachés à l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Nous estimons que c'est à elle qu'il incombe de donner le service actuellement. Mais nous avons certainement discuté de cette possibilité entre nous.

Le président: À tout le moins, votre mémoire et le travail de réflexion de votre comité sont des pas dans la bonne direction.

Capitaine MacIntyre, nous vous remercions beaucoup de votre témoignage.

Messieurs, merci d'avoir répondu à nos questions. Nous vous remercions de votre collaboration.

Capt MacIntyre: Merci beaucoup.

Le président: Chers collègues, nous invitons maintenant les représentants de la Halifax-Dartmouth Port Development Commission à prendre la parole. Les porte-parole seront John Gratwick, président de la Commission, et Wade Elliot, directeur de la mise en marché.

Messieurs, bienvenue au comité. Nous avons hâte d'entendre votre exposé.

M. John Gratwick (président, Halifax-Dartmouth Port Development Commission): Monsieur le président, mesdames et messieurs, merci. Nous sommes heureux de pouvoir vous présenter notre témoignage. Puisque nous avons déjà été bien présentés, je m'abstiendrai de vous répéter nos noms.

La Halifax-Dartmouth Port Development Commission, que j'appellerai à partir de maintenant la commission, si vous n'y voyez pas d'objection, est un organisme créé par une loi provinciale et financé conjointement par la province de la Nouvelle-Écosse et par les municipalités de Halifax, Dartmouth, Bedford et Halifax County, quatre municipalités ceinturant la région portuaire.

De par notre loi constitutive, nous avons pour mandat de promouvoir et d'accroître les activités commerciales du port de Halifax et de conseiller tous les paliers de gouvernement sur les questions relatives à ce port. Je tiens à ajouter que nous représentons également le point de vue et les préoccupations des autorités portuaires à des Tribunes comme celle-ci.

Notre organisme existe depuis un certain temps déjà et a à son actif une liste passablement longue d'initiatives intéressantes auxquelles il a participé, dont la construction de l'autoport, l'installation de terminaux à conteneurs au port international de Halifax et à Fairview, l'organisation d'un service de conteneurs empilés, dans le cadre duquel la province a accordé une aide financière aux sociétés ferroviaires dans le but d'améliorer le service de conteneurs. Évidemment, nous nous intéressons au plus haut point aux nouvelles opportunités visant à faire de la région de Halifax un centre de distribution pour les produits destinés au marché du Midwest américain.

[Text]

I'm not going to go all the way through the brief. I'll try to pick out some of the bits you haven't already heard. I will just mention again from the point of view of our particular sponsors that over time we've always recognized the container business is probably the greatest challenge and opportunity the port has. To that end the City of Halifax reduced its tax assessment on the container terminals and the province eliminated its tax on bunker fuel.

Nova Scotia, as I think was said this morning, is the only province in the country that does not tax locomotive diesel fuel. Again, that is obviously linked to the fact we don't have a big local market and the future and health of the port depend entirely on good inland rail service to enable us to get our traffic to and from the port.

We might also point the other way around. Probably in that sense Halifax is just as vital to CN for its existence in this area as CN is to us. It's a very commensal relationship, if I can call it that.

There were some reductions in services in the late 1980s and there was a period of excess capacity—perhaps there still is—in the shipping market. There was enormous pressure to continuously reduce rates, and shipping lines were looking to reduce and contain their costs in all ways possible. The emphasis all the time on us in the port is on cost reduction in order to keep us competitive and help us serve the markets that are available to us, particularly the central Canadian markets.

The introduction of the double-stack container service for rail was one of the initiatives taken at that time to enhance our inland service. It now puts us in a good position with what appears to be a period of renewed growth. I don't just mean the "windfall" growth we've had in the last week or two. I mean the real, steady growth we now see ahead of us that is linked to some of the other things being mentioned—Halifax's geographical and physical advantages, particularly as we start looking for the larger vessels that will have difficulty in going elsewhere on the east coast.

As you've heard across the country, we have a stable and productive workforce. This point has been made already this morning. I'm sorry Mr. Comuzzi is not here, because his dire prediction has come true. I heard at lunchtime today that there was a strike in Halifax. It's the crew of the ship that's loading the flour. They haven't been paid yet and they've gone off work until their cheques arrive this afternoon. We've had a strike and we've got it over with. At least it's behind us.

Some hon. members: Oh, oh!

[Translation]

Je n'ai pas l'intention de lire le mémoire en entier. Je vais essayer d'en extraire les points qui n'ont pas déjà été abordés par d'autres témoins. Je tiens simplement à vous répéter, de la part de nos commanditaires, que nous avons toujours été conscients du fait que l'organisation d'un service de conteneurs constitue probablement le plus important défi que devait relever le port et en même temps une formidable opportunité. Consciente de cette réalité, la ville de Halifax a réduit ses impôts fonciers sur les terminaux pour conteneurs et la province a aboli son impôt sur le diesel-navire.

La Nouvelle-Écosse, comme on l'a dit ce matin, je pense, est la seule province au Canada qui ne prélève pas de taxe sur le carburant diesel pour locomotive. Cette situation tient au fait que nous n'avons pas de marché local considérable et que la viabilité du port dépend entièrement de l'existence d'un service ferroviaire intérieur efficace capable d'accueillir les utilisateurs du port.

L'inverse est également vrai. En ce sens, le port de Halifax est probablement tout aussi vital pour l'existence du CN dans cette région que le CN l'est pour nous. Nos rapports se doivent d'être réciproques, si je peux m'exprimer ainsi.

Nous avons fait face à des réductions de services à la fin des années 80 et nous avons connu une période de capacité excédentaire—dont nous ne sommes peut-être pas encore sortis—dans le secteur du transport maritime. Nous avons subi d'énormes pressions pour nous amener à réduire les tarifs, et les lignes maritimes ont cherché par tous les moyens possibles à diminuer et à contrôler leurs coûts. Les autorités portuaires s'efforcent constamment de réduire leurs coûts pour que le port demeure compétitif et conserve ses marchés, en particulier ceux du Centre du Canada.

L'adoption d'un service de conteneurs empilés qui puissent être transportés par train a été l'une des initiatives que nous avons prises à cette époque pour mettre en valeur notre service de transport intérieur. Ce service nous place maintenant dans une position favorable pour amorcer ce qui semble être une période de reprise économique. Je ne parle pas simplement d'une croissance «fortuite» apparue il y a une semaine ou deux. Je parle d'une croissance véritable et stable, qui est liée à certains des autres facteurs qui ont été mentionnés—les avantages géographiques et physiques de la région de Halifax, compte tenu en particulier de l'arrivée des super-navires qui auront de la difficulté à accoster dans les autres ports de la côte est.

Comme on vous l'a mentionné partout au pays, nous avons une main-d'oeuvre stable et productive. Quelqu'un d'autre a déjà fait ressortir ce point ce matin. Je déplore que M. Comuzzi ne soit pas ici, parce que ses sombres prédictions se sont avérées justes. J'ai appris à l'heure du déjeuner qu'il y avait une grève à Halifax. Il s'agit de l'équipage du navire qui charge le grain. Les membres de l'équipage n'ont pas encore été payés et ils ont débrayé jusqu'à ce que leurs chèques de paye leur parviennent cet après-midi. Nous avons eu une grève, et nous l'avons déjà réglée. C'est chose du passé.

Des voix: Oh, oh!

[Texte]

Mr. Gratwick: The commission certainly supports the objective of streamlining the federal transport marine function. We think the federal government's primary responsibility should focus on safety and protection of the marine environment, not on economic development concerns.

[Traduction]

M. Gratwick: La commission est indiscutablement d'accord avec l'objectif de rationalisation des responsabilités du gouvernement fédéral en matière de transport maritime. Nous pensons que la responsabilité première du gouvernement fédéral devrait être axée sur la sécurité et la protection du milieu marin, et non sur des préoccupations relatives au développement économique.

• 1540

All costs for the provision of Transport Canada services should be recovered directly, not necessarily from users but from those who benefit from their consumption. That's important. It's a little trite just to say user pay—user say. In a lot of cases there are genuine beneficiaries who can be tapped to help recover costs, and I don't think that point should be lost.

Tous les coûts des services dispensés par Transports Canada devraient être récupérés directement, non pas nécessairement auprès des usagers, mais auprès des bénéficiaires. C'est important. Il ne suffit pas de se rabattre sur le vieux principe de l'utilisateur-payeur. Dans une foule de circonstances, il est possible de faire participer les véritables bénéficiaires à la récupération des coûts des services, et je pense qu'il ne faudrait pas perdre de vue cet élément.

If there is to be subsidization of certain ports or carriers or even the users of those ports and the transport system—if that is determined genuinely to be in the public interest, then the subsidies should be made separately, directly and transparently to whoever it is that the government wants to benefit. Don't disguise it by giving away bits of the transport system or providing so-called free services as a way of indirectly subsidizing. That always leads to disaster as far as transport is concerned. We never end up with as good a transport system if you do it that way.

S'il faut subventionner certains ports ou certains transporteurs ou même certains utilisateurs des ports et du système de transport, si l'on constate que l'octroi de telles subventions sert vraiment l'intérêt de la population, qu'on les verse officiellement, directement et de façon transparente aux bénéficiaires que le gouvernement a ciblés. Évitions d'agir de façon déguisée en abandonnant certaines portions du système de transport ou en offrant des services censément gratuits en guise de subventions indirectes. Cela conduit toujours au désastre dans le secteur du transport. En bout de ligne, le système de transport n'est jamais aussi bon qu'il devrait l'être.

I'll move to the key thing for us—the port itself and the port corporation. As you heard this morning, it obtained local port corporation status in 1984. While it has benefited from that increased autonomy, as you again heard this morning, there are still perhaps too many constraints on the local management. We concur and heartily support the points the port corporation made this morning.

Je vais maintenant aborder le point qui est le plus important pour nous—le port proprement dit et la Société du port. Comme on vous l'a mentionné ce matin, l'Administration portuaire a obtenu le statut de société de port locale en 1984. Bien que cette autonomie accrue lui ait été bénéfique, comme on vous l'a dit ce matin, il subsiste encore peut-être trop de contraintes auxquelles est confrontée l'administration locale. Nous sommes entièrement d'accord avec les points que la Société du port a fait ressortir ce matin.

Financing, investment and cost control—all of these things they're unable to do and manage as well as they would like to, and as well as could be done to the benefit of the port. We think they must have more managerial and financial autonomy to be successful in this very competitive environment, and it's not just a competitive environment. It's become a much more fickle environment in the sense that shippers can change their habits and change their routines at a moment's notice.

Financement, investissement et contrôle des coûts sont des éléments que la direction du port ne peut gérer aussi efficacement qu'elle le voudrait, dans l'intérêt des activités portuaires. Nous pensons que la direction du port doit avoir plus de latitude en matière de gestion et d'administration financière pour assurer la rentabilité du port dans un contexte qui est non seulement très compétitif, mais beaucoup plus précaire qu'auparavant, en ce sens que les armateurs peuvent changer leurs habitudes et leurs pratiques courantes presque sans préavis.

It's a much more volatile business than it used to be. Shipping agents don't arrive in Halifax and build a large brick office building and stay here for 50 years. We're lucky if they even take a hotel room sometimes. They're in and out in a week and they're gone again. We must manage the port in a much more flexible way than we were used to in the past, and that's difficult with the existing degree of federal government control and the bureaucratic mechanisms that are in place. The port is a crown corporation and is still run like a government department. We think a commercialized approach like the Canadian airport authority would be a good way to go.

C'est un secteur beaucoup plus incertain qu'auparavant. Les agents des armateurs ne s'installent pas à Halifax dans un gros immeuble en brique pour y rester 50 ans. On a de la chance s'ils séjournent parfois à l'hôtel. Au cours d'une même semaine, ils viennent, ils partent et ils reviennent. Nous devons gérer le port avec beaucoup plus de souplesse que par le passé, et il est difficile de le faire compte tenu du degré de contrôle du gouvernement fédéral et des mécanismes bureaucratiques qui sont en place. Le port est une société d'État qui est encore gérée comme un ministère. Il serait sage d'adopter une approche commercialisée, comme on l'a fait pour l'administration aéroportuaire canadienne.

[Text]

The National Transportation Act review commission reported on this in 1993. I was a member of that commission, and I still stick by that recommendation. We recognized at that time that overlapping jurisdictions, costly centralized administration and lack of investment flexibility have provided a negative impact on the economic viability of ports as well as the industries that the ports serve. It does require a major overhaul of the Canadian ports system.

I think the models for privatization are beginning to expand and I think we should not be backward in looking at what is happening in other countries. I think a significant model for us would be the New Zealand model. It came from a situation that is very similar to our own. They were faced with some pressing financial problems that Canada has faced. They did it a bit sooner than we did, and it looks as if some of the radical changes they made, particularly in the ports area, have proved successful. We shouldn't be afraid to learn from what has happened elsewhere and apply it where it is appropriate to our own situation.

I think the local independent authority, rather than still having—I know the port corporation this morning suggested they'd still like to have a cross between a commission and a crown corporation. It sounded like it to me. I don't think that really solves the problem. They may see it as a safety net or a safety line. Perhaps we disagree with them on that.

Just as a coda to this point, while there's a need for commercialization and elimination of all overhead costs for ports to the extent we can, there is a similar requirement emerging for the administration of port labour. The overhead cost for labour administration, which again comes back in terms of levies on the operators of the port here, does suggest there could be a better way of doing it. At the moment, the people using the local port have very little autonomy—no autonomy as far as the labour negotiations are concerned. I hesitate to say it, but that's all done by MEA in Montreal. It tends to be done with perhaps other interests as the guiding light rather than the local interests, which we have increasing difficulty sneaking into the negotiation process.

We have a section in our report here about pilotage. I hesitate to say anything after the session you've had already on this. I'll just very briefly say I think the key issues we're concerned about, from the Halifax point of view, is that whatever you do, or however you restructure things, will we please stop cross-subsidizing both internally within the region or cross-subsidizing one port's costs from Halifax's profits? I don't think, as has happened to us in the past, the differential fee increases imposed should be—I don't think that process is a fair one for Halifax.

[Translation]

La Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux a déjà présenté un rapport sur cette question en 1993. J'étais membre de cette commission, et je suis toujours en faveur d'une telle recommandation. À l'époque, nous avions reconnu que le chevauchement des compétences, l'existence d'une administration centralisée et coûteuse et l'absence de souplesse en matière d'investissement avaient eu une incidence négative sur la rentabilité des ports et des industries qu'ils desservent. Le système portuaire canadien doit être profondément remodelé.

On commence à développer des modèles de privatisation, et j'estime que nous devrions regarder ce qui se passe dans les autres pays à ce chapitre et éviter d'adopter une attitude rétrograde. Le modèle néo-zélandais est un important exemple dont nous devrions nous inspirer. Il a permis à la Nouvelle-Zélande de se tirer d'une situation très similaire à la nôtre. Ce pays était aux prises avec certains des graves problèmes financiers auxquels le Canada fait face à l'heure actuelle. La Nouvelle-Zélande a remédié à son problème un peu avant nous et il semble que certaines des solutions radicales qu'elle a adoptées, en particulier dans le domaine des ports, ont donné des résultats. Nous ne devrions pas avoir peur de nous inspirer des solutions qui ont été adoptées ailleurs et de les adapter au besoin à notre propre situation.

Je pense que si l'administration des ports était confiée à une autorité locale indépendante, au lieu de demeurer... Je sais que ce matin, la société portuaire a dit préférer une structure intermédiaire entre une commission et une société d'État. C'est ce qu'il m'a semblé comprendre. Je ne pense pas que cela résolve véritablement le problème. Elle y voit peut-être un filet de sécurité, un garde-fou. C'est peut-être un point de désaccord entre elle et nous.

• 1545

En guise de corollaire sur ce sujet, s'il est opportun de commercialiser les services portuaires et d'éliminer les frais généraux dans toute la mesure du possible, il nous paraît tout aussi nécessaire d'en faire autant sur le plan de l'administration de la main-d'œuvre portuaire. Les frais généraux relatifs à l'administration de la main-d'œuvre, répercutés sur les redevances que paient les exploitants, donnent à penser que de meilleures façons de faire existent. À l'heure actuelle, les usagers du port local n'ont guère leur mot à dire—n'ont absolument rien à dire au sujet des négociations collectives avec les syndicats. J'hésite à le dire, mais toutes ces décisions sont prises par l'AEM à Montréal. Elles le sont sur la base de considérations peut-être autres que les intérêts locaux, que nous avons de plus en plus de mal à faire prendre en compte dans le processus de négociation.

Notre rapport contient une partie traitant du pilotage. J'hésite à dire quoi que ce soit à ce sujet après la discussion que vous avez déjà eue là-dessus. J'ajouterai simplement que la considération essentielle, à notre point de vue, est de cesser les subventions croisées au niveau des régions, qui font que les profits de Halifax servent à subventionner les services dans un autre port. Je ne pense pas que les augmentations de redevances qui nous sont imposées, comme cela a été le cas par le passé, devraient être... Je trouve que ce système est injuste pour Halifax.

[Texte]

[Traduction]

Secondly, on a larger scale, I don't think we like the idea of, I suppose, a form of cross-subsidization if one pilotage authority in the country consistently loses more money than the others or loses when the others are not losing any money. Again, that's another form of cross-subsidization that should be eliminated.

In terms of the St. Lawrence Seaway system and the Great Lakes system, it would be nice if the seaway would at least manage to cover its cost from its toll revenues. It hasn't been able to do that in recent years. I guess that's a form of indirect subsidy for that route that inevitably distorts the transport system. We have a sneaking suspicion it isn't particularly good, from our point of view.

I'd just reiterate what was said this morning about the Coasting Trade Act and the subcommittee's recommendation about a 14-day waiting period. That would make it a virtually useless process. It would be far too long. These things have to be settled much more quickly than that. Even the present process is sometimes not swift enough. But you'll perhaps hear more about this from some of the real customers of the system, people it really affects, later on this afternoon.

I'm not going to say any more except that it really harkens back to the days when the providers of transport were seen to be on top. What they said went. They were the ones who needed the protection. We have this rather naive idea these days that the customer counts. We think the customers of transportation should come first, and our job is to serve them. It is not to make life difficult for them because it suits us to do so from running our own transport system. That's the wrong way around, and that is the change in position that has been happening over the last few years. I guess it hasn't gotten through to this other side yet.

The Chairman: Mr. Gratwick, in the interests of time I'll have to ask you to wrap up.

Mr. Gratwick: Okay.

In terms of cost recovery, I will say again that we are fully in favour of not only user charges but also beneficiary charges where that is more appropriate. I don't think we should go the route of any form of taxation process that attempts to recover costs without aiming it at the users or the beneficiaries. It has to be related to those. I think that's an essential option for approaching that whole question of cost recovery.

• 1550

We have five main points. We think the port of Halifax should be under a local autonomous body rather like the airport authority. Pilotage operations in Halifax should be made, again, perhaps the responsibility of a local autonomous body, providing essentially the needs of the Halifax users. It would get out of the unfair subsidization of other things, particularly ice-breaking, that we mentioned before. The seaway authority should try to be pushed to a policy of financial self-sufficiency. And all user charges should be aimed at the users and beneficiaries of the services, and that applies again particularly to ice-breaking and dredging.

Deuxièmement, à plus grande échelle, nous sommes opposés à la subvention croisée qui existe lorsqu'une administration de pilotage du pays est constamment plus déficitaire que les autres, ou bien est déficitaire lorsque les autres ne le sont pas. Là encore, c'est une forme de subvention croisée qu'il faut éliminer.

Pour ce qui est de la Voie maritime du Saint-Laurent et du réseau des Grands Lacs, ce serait bien que la Voie maritime parvienne à tout le moins à couvrir ses frais au moyen des payages. Elle n'y est pas parvenue ces dernières années. J'imagine que c'est là une forme de subvention indirecte pour cette route qui fausse inévitablement le système de transport. Nous avons vaguement l'impression que ce n'est pas particulièrement favorable à notre port.

Je répéterai simplement ce qu'on a dit ce matin de la Loi sur le cabotage et de la recommandation du sous-comité préconisant une période d'attente de 14 jours. Cela en ferait un processus virtuellement inutile. Ce serait beaucoup trop long. Il faut régler ces questions beaucoup plus rapidement que cela. Même le processus actuel est parfois déjà trop long. Et je pense que certains des clients réels du service, ceux qui sont directement touchés, vous en parleront davantage cet après-midi.

Je n'en dirai pas plus, sinon pour préciser qu'on semble revenir à l'époque où les fournisseurs des services de transport avaient le dernier mot. C'était leur avis qui comptait. C'était eux qui avaient besoin de protection. Nous avons, pour notre part, la conviction un peu naïve que c'est le client qui doit compter. Nous pensons que les clients de ces services de transport doivent avoir préséance, et notre rôle est de les servir. Il ne s'agit pas de leur rendre la vie difficile parce que cela nous facilite la gestion du système de transport. C'est prendre les choses par le mauvais bout et l'on a commencé à s'en rendre compte ces dernières années. Mais j'ai l'impression que tout le monde n'a pas encore bien saisi l'idée.

Le président: Monsieur Gratwick, le temps passe et je vais devoir vous demander de conclure.

M. Gratwick: Bien.

Pour ce qui est du recouvrement des coûts, je répète encore que nous sommes pleinement en faveur non seulement des redevances d'utilisateurs, mais également des redevances de bénéficiaires, le cas échéant. Je pense qu'il faut éviter toute forme de prélèvement fiscal qui tente de recouvrer les coûts sans que ce soit ciblé sur les usagers ou les bénéficiaires. Je pense que c'est la condition essentielle dans toute cette question de recouvrement des frais.

Nous avons donc cinq positions à faire valoir. Nous pensons que le port de Halifax devrait être administré par un organisme autonome local, un peu comme l'administration aéroportuaire. Les opérations de pilotage à Halifax devraient, elles aussi, être confiées à un organisme autonome local, répondant essentiellement aux besoins des usagers de Halifax. Cela éviterait toute subvention inéquitable à d'autres services, particulièrement ceux de brise-glace, comme nous l'avons mentionné. La Voie maritime devrait être tenue de réaliser l'autonomie financière. Toutes les redevances d'utilisateurs devraient viser les usagers et les bénéficiaires des services, et cela s'applique également aux opérations de brise-glace et de dragage.

[Text]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Gratwick, for your submission to this committee.

We'll go to questions. Mr. Guimond, please.

Mr. Guimond: On recommendation 3, you mentioned that chronic subsidization of the Laurentian Pilotage Authority must cease in the interests of fair competition between Canadian ports. What is your definition of "chronic"? I would like to compare it to the situation here in the accounting with the results we have—maybe the amounts of the level are lower.

Mr. Gratwick: A chronic condition is one that has been with you for some time and doesn't seem to have any likelihood of going away. It's a semi-permanent condition. It has a degree of severity that is enough to put it beyond the mild discomfort stage, using medical analogy, if you like.

Mr. Guimond: And the Atlantic Pilotage Authority?

Mr. Gratwick: They're getting close to becoming chronic.

Mr. Guimond: On the fourth recommendation that the St. Lawrence Seaway Authority be directed to strictly follow a policy of financial self-sufficiency, if it's not possible, if we must close the St. Lawrence Seaway, what port will have a greater advantage, Halifax or Montreal?

Mr. Gratwick: I think it would probably help Montreal more than Halifax because the goods would stay there. In fact, I suppose what would probably be the biggest gainer if you went so far as to close the seaway altogether would be the rail.

Mr. Guimond: I ask this question because if it is impossible to attain a policy of financial self-sufficiency, what will be the choice?

Mr. Gratwick: There's no easy answer to this one, except for the one you're saying. One should look back in history. We had exactly the same problem when one of Canada's main forms of transportation was the canals, which is like a less glorified seaway. Eventually, after many years—in fact, it wasn't until the sixties and they'd long been dropped out as being useful in a commercial sense—they were still costing the government a great deal of money every year. So Transport Canada had the brilliant idea, which was helped by a few of us, to give them to Parks Canada and turn them into a recreation facility. The seaway is perhaps visually not so attractive as some of the canals were, but it might still be a possibility.

Mr. Guimond: On the fifth recommendation, you mentioned that user charges based on the cost and use of services provided be introduced for coast guard services, particularly ice-breaking and dredging. Will you then come with us and visit some communities in Newfoundland with a 35% or 40% unemployment rate? Milk and oil will cost more, and we heard some, like on the east coast, in Botwood, Newfoundland—We had those comments from Prince Edward Island about the need for oil tankers.

[Translation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Gratwick, de cet exposé.

Nous allons passer à la période des questions. Monsieur Guimond, s'il vous plaît.

M. Guimond: Dans votre troisième recommandation, vous dites qu'il faut mettre fin, dans l'intérêt de la libre concurrence entre ports canadiens, aux subventions versées de façon chronique à l'Administration de pilotage des Laurentides. Quelle est votre définition du terme «chronique»? J'aimerais pouvoir comparer la situation ici avec les chiffres que nous avons. . . Peut-être les chiffres ne sont-ils pas aussi élevés.

M. Gratwick: Une maladie chronique en est une qui dure depuis quelque temps et ne paraît pas vouloir guérir. C'est un état semi-permanent. Le degré de gravité est tel qu'il dépasse le niveau du simple inconfort, si je puis faire cette analogie médicale.

M. Guimond: Et l'Administration du pilotage de l'Atlantique?

M. Gratwick: Elle aussi approche de l'état chronique.

M. Guimond: Pour ce qui est de la quatrième recommandation, à savoir que l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent devrait être tenue strictement de réaliser l'autonomie financière, si cela n'était pas possible et qu'il faille fermer la Voie maritime, quel port en bénéficierait le plus, Halifax ou Montréal?

M. Gratwick: Je pense que Montréal en profiterait sans doute plus que Halifax car ce serait le terminus des marchandises. En fait, je pense que c'est le rail qui serait le gros gagnant si l'on fermait la Voie maritime.

M. Guimond: Je vous pose la question parce que, s'il est impossible de parvenir à l'autonomie financière, quel autre choix y aura-t-il?

M. Gratwick: Il n'y a pas vraiment de réponse facile, hormis celle que vous venez d'envisager. Il faut tenir compte de l'histoire. Nous avons exactement le même problème lorsque l'un des principaux modes de transport du Canada était les canaux, qui n'étaient rien d'autre qu'une voie maritime en miniature. Après de longues années—d'ailleurs ce n'est que dans les années 60 et les canaux avaient depuis longtemps perdu leur utilité commerciale—they coûtaient encore beaucoup d'argent chaque année au gouvernement. Transports Canada a donc eu l'idée brillante, encouragé en cela par pas mal d'entre nous, de les confier à Parcs Canada et d'en faire une installation touristique. La voie maritime n'est peut-être pas aussi pittoresque que certains des canaux l'étaient, mais ce pourrait néanmoins être une possibilité.

M. Guimond: Dans la cinquième recommandation, vous préconisez que des redevances d'usager, basées sur le coût et l'utilisation des services, soient perçues pour ce qui est des services de la Garde côtière, particulièrement les services de brise-glace et de dragage. Allez-vous venir nous accompagner dans notre visite à certaines des localités de Terre-Neuve ayant un taux de chômage de 35 ou 40 p. 100? Le lait et le pétrole coûteront plus cher et l'on nous a dit que, sur la côte est, à Botwood, Terre-Neuve. . . On nous a parlé aussi dans l'Île-du-Prince-Édouard de la nécessité d'acquérir des pétroliers.

• 1555

What effect will it have on the economy or the level of—

Quelles seront les répercussions sur l'économie ou le niveau de. . .

[Texte]

Mr. Gratwick: Let me back up a little bit on that. You're implying here that if we impose charges for ice-breaking, it would devastate a lot of communities, or the cost would be so high they couldn't—I think it's worth examining that a little bit more carefully.

First of all, nothing is so necessary as a service that comes free. Everybody needs it if it doesn't cost anything. One of the first things you would do if you put any cost on the ice-breaking, and this applies in lots of other areas, is that people would think twice about whether they need it quite as much as they had in the past.

Secondly, for some reason, nobody seems to think privatization or the private sector could do any better. There are certain parts of this country where ice-breaking is done on a private basis by the oil companies, or whoever need it.

As far as I can make out, their cost of ice-breaking is very much lower per unit of—I don't know how you measure ice-breaking in the sense of per yard cut or broken. But the other important thing is that you would then have the opportunity for the private sector. I think you would find a large number of vessels capable of breaking ice, particularly in small ports and harbours, which would be far more suited to the job. They would be tailored to the job and they would be run locally, if and when it was necessary, rather than the service they have at the moment, which is the visitation, not always by the *Louis S. St. Laurent* but generally something of that order. Whether they want it or not, it comes along and breaks ice because the coast guard up to now has had to keep its ice-breakers busy.

Mr. Guimond: Regarding the first part of your answer, we are discussing primary goods. We are not discussing the choice between filet mignon and bologna.

Mr. Gratwick: We're talking about primary goods, but we're basically talking about transportation, and the transportation of those primary goods. If you want to get the most efficient transport system for moving those goods, you have to make sure that all parts of the systems are being charged for, are paying their way.

If you then find that certain primary goods cannot get there even in the most efficient way and efficient price that you could possibly arrange, then what you're saying is you think that community needs assistance. It doesn't need necessarily ice-breaking; it needs assistance of some sort because it cannot pay its way. You're now back to an entirely different sort of problem.

A problem in the past is that we've always tried to solve our social and regional disparity problems by somehow fiddling with transportation. I'm saying that for a healthy transport system, get the transport out of the way, and let it run and do its best thing. You'll get the most efficient transport system that way. If you then decide that the community, or the receiver, or whatever it is, or the industry, still needs some help, then that's part of another program.

The Chairman: Mr. Gratwick, on the St. Lawrence Seaway system, did I correctly hear you say you had a preferred option?

[Traduction]

M. Gratwick: Permettez-moi de revenir un peu en arrière. Vous donnez à entendre que si l'on impose des redevances sur les services de brise-glace, cela aurait des effets dévastateurs sur quantité de localités, ou bien que les coûts deviendraient tellement élevés qu'elles ne pourraient... Je pense qu'il vaut la peine de regarder cela d'un peu plus près.

Premièrement, rien n'est aussi nécessaire qu'un service qui est gratuit. Tout le monde le réclame, tant qu'il ne coûte rien. Le premier résultat, si l'on commençait à facturer le coût des services de brise-glace, et c'est vrai aussi de beaucoup d'autres services, serait que les gens réfléchiraient à deux fois et se demanderaient s'ils en ont effectivement besoin autant que par le passé.

Deuxièmement, pour je ne sais quelle raison, nul ne semble songer que la privatisation, ou que le secteur privé, pourrait offrir ces services à meilleur compte. Dans certaines parties du pays, les services de brise-glace sont assurés par le secteur privé, par les compagnies pétrolières, ou ceux qui en ont besoin.

À ma connaissance, le coût unitaire de ces services est nettement moindre—je ne sais trop comment l'on mesure ce service, par un mètre de glace brisée ou d'une autre façon. Mais le secteur privé aurait la possibilité d'offrir ces services. Je pense que vous trouverez quantité de navires qui sont capables de briser la glace, particulièrement dans les petits ports, qui seraient beaucoup mieux adaptés à ce travail. Ils auraient la taille voulue pour s'acquitter de cette tâche et seraient gérés localement, si bien que les brise-glace n'interviendraient que lorsque c'est nécessaire, au lieu d'avoir des visites à intervalles réguliers comme en ce moment, d'un gros navire comme le *Louis S. St-Laurent*. Que ces ports le désirent ou non, ce gros brise-glace arrive, parce que la Garde côtière a besoin de tenir ses brise-glace occupés.

M. Guimond: Pour ce qui est de la première partie de votre réponse, nous parlons là de produits de première nécessité. Il ne s'agit pas de choisir entre du filet mignon et de la mortadelle.

M. Gratwick: Nous parlons de produits de première nécessité mais surtout de transport, du transport de ces produits. Si vous voulez obtenir le système de transport le plus efficace pour ces produits, vous devez veiller à ce que tous les éléments des systèmes payent la part qui leur revient.

Si vous vous apercevez ensuite qu'un certain nombre de produits de première nécessité ne peuvent être transportés même selon les méthodes les plus efficaces et au meilleur prix possible, vous concluez alors que ces localités ont besoin d'une aide. Cette aide ne doit pas nécessairement prendre la forme de services de brise-glace; elle peut prendre n'importe quelle forme d'assistance financière. Le problème se pose de façon entièrement différente.

Par le passé, nous avons toujours essayé de résoudre nos problèmes sociaux et de disparités régionales en manipulant les réseaux de transport. Or, si l'on veut avoir un système de transports sain, il faut mettre de côté ces considérations autres et laisser le transport devenir le plus efficace possible. Si l'on décide ensuite que telle localité, ou tel bénéficiaire ou tel secteur a besoin d'aide, on peut l'offrir sous la forme d'un autre programme.

Le président: Monsieur Gratwick, au sujet de la Voie maritime du Saint-Laurent, vous ai-je bien entendu dire que vous aviez une option préférentielle?

[Text]

Mr. Gratwick: No, I didn't say preferred option. I was saying that sooner or later we're going to have to face this question.

If in fact the costs of the seaway are going to continue to mount as it ages—it's an older system and it probably is going to need more input—and with the way that a large amount of traffic, apart from the bulk of traffic that moves through there now—the changes in traffic patterns, I don't think the demand for it is likely to accelerate. In other words, I don't think there's going to be a great growth in demand for the seaway. If anything, it's going to continue to decline.

The Chairman: We don't know that for sure, given what's happening out west with the WGTA, etc. We're not so sure of that any more, are we?

Mr. Gratwick: That shift is as much dependent on where the destination of the grain is.

The Chairman: Exactly.

Mr. Gratwick: That's been shifting very rapidly with the seaway providing its service at less than cost, if you like. It wasn't because of seaway costs; it's because the markets have changed. One of the hopes, too, with the abolition of the WGTA is that we won't be in quite such a tearing hurry to export every bit of raw grain we can produce. It's not a very intelligent thing for a country to do.

One of the reasons we go on doing it is because of the WGTA. Now we've taken that away, there's an opportunity for us to look much more for different uses and added value and so on to a lot of the grain. So I think the whole grain transportation pattern will change over the next few years.

The Chairman: It's a bit of a scary thought, because you own a car and you must have a refrigerator and the steel that goes into them probably comes out of Hamilton, Dofasco and Stelco. If the seaway isn't there, you're going to be paying double for that stuff because it's going to end up on rail cars running to the U.S. Then more imports from the U.S. means 40¢ on the dollar. I can't imagine the ramifications of shutting down the seaway.

Mr. Gratwick: I'm sorry; we're back to my same point. We're saying we have here a process—steelmaking, its transportation and its markets—that doesn't make economic sense if you have to pay the full cost. We're asking whether you want to continue doing that. If so, give it to whomever it is you want to benefit from this, which I suppose is the steel company.

How they then spend that money is up to them. If they want to spend it on the seaway, that's fine. Our difficulty in transport has always been that we force transport down people's necks by giving it to them. All you ensure there is it's overused and generally misused.

[Translation]

M. Gratwick: Non, je n'ai pas dit que nous en avions une préférentielle. J'ai dit qu'il faudrait s'attaquer à cette question tôt ou tard.

Si le coût de la Voie maritime va continuer à grimper comme il le fait—c'est un système assez ancien et qui va sans doute exiger davantage d'investissement—vu qu'une grande partie du trafic qui l'emprunte actuellement peut être déroutée... je ne pense pas que le trafic dans la Voie maritime augmente beaucoup. Je pense plutôt qu'il va diminuer.

• 1600

Le président: Nous ne pouvons en être sûrs, étant donné ce qui se passe avec la LTGO, etc.. C'est une certitude beaucoup moins grande, n'est-ce pas?

M. Gratwick: Ce changement dépend de ce que sera la destination du grain.

Le président: Exactement.

M. Gratwick: Il y eut un changement très rapide, alors même que la Voie maritime offrait ses services à perte, en quelque sorte. Ce n'était pas dû au coût de la Voie maritime, mais à l'évolution des marchés. On peut espérer aussi qu'avec l'abolition de la LTGO, nous serons beaucoup moins pressés d'exporter le moindre boisseau de blé que nous produisons. Ce n'est pas une façon de faire très intelligente pour un pays.

L'une des raisons qui nous a poussés à exporter le grain brut était la LTGO. Maintenant que cette dernière va disparaître, il y a une possibilité de rechercher des utilisations nouvelles pour ce grain, offrant une plus grande valeur ajoutée. Je pense donc que toutes les tendances du transport du grain vont évoluer au cours des prochaines années.

Le président: C'est une perspective un peu effrayante, car on est propriétaire d'un wagon, il faut avoir un réfrigérateur, et l'acier pour construire tout cela vient sans doute de Hamilton, de chez Dofasco et de Stelco. Si la Voie maritime n'existe plus, on va devoir payer le double pour ces matériaux et il va falloir les importer par chemin de fer des États-Unis. Ces importations coûteront plus cher, s'il faut payer le dollar américain 1,40\$ canadien. J'ai beaucoup de mal à imaginer toutes les répercussions d'une fermeture de la Voie maritime.

M. Gratwick: Désolé, nous revenons toujours à la même chose. Cela revient à dire que nous avons une activité—la fabrication de l'acier, son transport et ses marchés—qui n'est plus viable s'il faut payer le plein coût. La question que nous posons est de savoir s'il faut maintenir ces productions déficitaires. Le cas échéant, donnez l'aide à ceux que vous voulez vraiment aider, c'est-à-dire la compagnie sidérurgique.

Ce sera ensuite à elle de décider ce qu'elle veut faire de l'argent. Si elle veut le dépenser pour la Voie maritime, très bien. Le problème dans les transports a toujours été que l'on impose un moyen de transport aux gens en le leur donnant à bas prix. Tout ce que l'on obtient ainsi, c'est un usage excessif et un mauvais usage des moyens de transport.

[Texte]

The Chairman: Giving the money to Stelco or Dofasco might not sit so well with those down on the east coast.

Mr. Gratwick: Exactly, no. Once you get on it, that's a very slippery slope.

The Chairman: It's a very slippery slope.

Mr. Gouk: Mr. Gratwick, I don't actually have a question. I read through your presentation as we were going along. There's nothing I find overtly controversial or that I disagree with. I was particularly pleased to find your structured concept in terms of charging for ice-breaking services according to the capacity of the ship. It's a new concept we've heard in the last couple of days and it certainly seems to have some merit.

I personally think we have to start charging for services, but it doesn't mean there's just a flat outright there—it is fee. There are all kinds of ways to structure that.

Mr. Gratwick: You price it rather than charge for it.

Mr. Gouk: Yes. I like your attitude in terms of free service being in high demand. I've taken that approach in other services completely other than transport. I happen to think that applies to almost everything. I'll certainly be using your brief when I start to put together my thoughts on our summation of this whole procedure.

Mr. Gratwick: I must admit I probably went a bit beyond my brief in the last few comments.

Mr. Gouk: We led you astray.

Mr. Gratwick: I was wearing another hat, anyway.

The Chairman: It was a bit scary too.

Mrs. Terrana: Good afternoon. Thank you very much for being here.

What is the commission, in fact? What is the difference between your commission and the port corporation?

Mr. Gratwick: The structural difference is that we are a provincial and municipal body, a statutory body, and the port commission is a federal body. We have been in existence in this present form for 11 years now, since 1984.

There was a predecessor commission, again supported by the provincial government. This came about in the days when the port, under its earlier structures and the various stages it's been through, was not interested either particularly in Halifax or in marketing its services.

It comes out of almost the old NHB tradition where all ports were equal, they were grey, they didn't have any local interest and they weren't supposed to push themselves one above another. At that time—and it applies even for the first few years of the local port corporation's existence—they were not doing any active promotion of either the port or the business and so on. Somebody had to do that, and that's what the provincial government stepped in to do. Over the years the provincial government has been far more interested in the port than the federal government was.

[Traduction]

Le président: Si l'on donne l'argent à Stelco ou à Dofasco, cela ne passera pas très bien auprès des usines sidérurgiques de la côte est.

M. Gratwick: Exactement. C'est une pente très glissante, une fois que l'on s'y engage.

Le président: Tout à fait.

M. Gouk: Monsieur Gratwick, je n'ai pas vraiment de question. J'ai parcouru votre exposé. Je n'y ai rien trouvé de réellement contestable. J'ai particulièrement salué votre proposition consistant à faire payer les redevances de brise-glace en fonction du tonnage du navire. C'est un concept nouveau qui a été lancé ces derniers jours et qui me paraît intéressant.

Personnellement, je pense que nous devons commencer à facturer les services, mais cela ne signifie pas qu'il faille le faire selon un tarif uniforme. On peut envisager toutes sortes de barèmes de tarification.

M. Gratwick: Il s'agit de calculer le prix exact de chaque service.

M. Gouk: Oui. Je conviens avec vous que la gratuité d'un service gonfle la demande de ce service. Je pense que c'est vrai aussi dans les domaines autres que le transport. Je crois que c'est valable presque partout. Je vais très certainement m'inspirer de votre mémoire lorsque je rassemblerai mes idées en vue de notre rapport.

M. Gratwick: Je reconnais que mes dernières réponses sont allées un peu plus loin que ce que je dis dans le mémoire.

M. Gouk: Nous vous avons fait dévier.

M. Gratwick: Je portais un autre chapeau, en tout cas.

Le président: C'était aussi un peu effrayant.

Mme Terrana: Bon après-midi. Je vous remercie beaucoup d'être venu.

Qu'est-ce que la commission, réellement? Quelle est la différence entre votre commission et la société portuaire?

M. Gratwick: La différence structurelle est que nous sommes un organisme provincial et municipal, un organisme statutaire et que la commission portuaire est un organisme fédéral. Nous existons sous la forme actuelle depuis 11 ans maintenant, depuis 1984.

Nous avions un prédécesseur, qui était encore une fois une commission du gouvernement provincial. Cela remonte à l'époque où le port, sous sa structure antérieure et dans ses divers avatars antérieurs, ne s'intéressait pas particulièrement à Halifax ni à commercialiser ses services.

Cela remonte à l'ancienne Commission portuaire nationale où tous les ports étaient égaux, n'avaient pas d'intérêt local particulier et n'étaient pas censés se faire de concurrence. À l'époque—et c'était même vrai les premières années d'existence de la société portuaire locale, les ports ne faisaient pas de promotion active de leurs services, ni rien de ce genre. Il a fallu que quelqu'un s'en charge, et c'est ce que le gouvernement provincial a décidé de faire. Au fil des ans, le gouvernement provincial s'est montré beaucoup plus intéressé par le port que le gouvernement fédéral.

[Text]

[Translation]

• 1605

The other thing is that it was difficult for a crown corporation to fight and complain and make itself a nuisance in some of the areas in which it is was necessary to do that in previous years. There were many fights with CN before CN would take notice, and it wasn't easy for one crown corporation to beat another one around the ears. So it was useful to have a body that was independent of the port corporation to run interference. Having said that, a large amount of the promotion activity that we're involved in now is done jointly with the port corporation. We can do more of it because we both have some resources.

Mrs. Terrana: If you are advocating an authority that is not a crown corporation—which I think is a good idea—and we know that much of this is going to be taking another form, and we also know that we have an active and impressive port corporation in Halifax, don't you think you are redundant?

Mr. Gratwick: You may be right, but there's another point. We know we're going to have to change over the next year or so, because the other major thing that's happening up here is that all the municipalities are merging. So four of our sponsors suddenly become one.

The board is made up of provincial and municipal representatives. How they're going to represent themselves next year when they become a single body, and how this whole thing is going to work, is not yet clear. We have embarked on a process ourselves of talking to everybody who's relevant to see how we should reshape ourselves, whether we should merge into the new independent authority, or what the most practical thing is.

Mrs. Terrana: What do you think about the privatization of CN? It is coming.

Mr. Gratwick: Yes, I know that it's been recommended and everybody thinks—

Mrs. Terrana: It was in the budget speech. It wasn't recommended.

The Chairman: That's for another committee, Anna.

Mrs. Terrana: It is important for the port.

Mr. Gratwick: It is coming, yes, but bear in mind that it is much easier to recommend it than to achieve it. You have to find a semi-willing purchaser, and in its present form I don't think even the gentlemen from Barings has enough money to do it. I don't know who would take it on, but it would be something that would look like one of his investments.

You have to rethink the process of rail in Canada for the next century a little more carefully. We have already appeared before the other committee. Our difficulty is that we are trying to see how to make the railways play their private sector competitive part in the transport system. As long as you confine the railways to using and maintaining their own tracks, you will never have a competitive rail system. We will never have a competitive rail system into Halifax, because even if you sell CN, all you have then is a private monopoly as opposed to a public monopoly.

L'autre élément est qu'il était difficile pour une société d'État de se battre et de se plaindre et de faire du bruit dans certains des domaines où il était nécessaire de le faire. Il a fallu quantité de batailles avec le CN avant que celui-ci ne se réveille, il n'était pas facile pour une société d'État de s'en prendre à une autre société d'État. Il était donc utile d'avoir un organisme indépendant de la société portuaire pour engager ces luttes. Cela dit, une bonne partie du travail de promotion que nous faisons actuellement se fait conjointement avec la société portuaire. Nous pouvons en faire davantage de cette façon car nous avons tous deux quelques ressources.

Mme Terrana: Si vous préconisez une administration qui ne soit pas une société d'État—et cela m'apparaît une bonne idée—et nous savons que cette structure revêtira une forme différente, et sachant aussi que nous avons maintenant une société portuaire active et dynamique à Halifax, cela ne vous rendra-t-il pas inutile?

M. Gratwick: Vous avez peut-être raison, mais il y a une autre considération. Nous savons déjà que nous allons devoir changer l'année prochaine, car un autre phénomène majeur qui va intervenir est que toutes les municipalités d'ici vont fusionner. Nos quatre parrains vont donc tout d'un coup se réduire à un seul.

La commission est composée de représentants de la province et des municipalités. Il n'est pas encore établi comment ces dernières vont être représentées une fois qu'elles deviendront une seule et même entité. Nous avons nous-mêmes ouvert un dialogue avec toutes les parties intéressées pour voir comment il faudra restructurer notre organisation, déterminer s'il conviendra de fusionner avec la nouvelle administration indépendante, voir quelle structure serait la plus pratique.

Mme Terrana: Que pensez-vous de la privatisation de CN? Elle aura lieu.

M. Gratwick: Oui, je sais que cela a été recommandé et tout le monde pense. . .

Mme Terrana: C'était dans le discours du budget. Ce n'est pas qu'une recommandation.

Le président: Cela relève d'un autre comité, Anna.

Mme Terrana: Mais c'est important pour le port.

M. Gratwick: C'est annoncé, oui, mais n'oubliez pas que c'est plus facile à annoncer qu'à faire. Il faut déjà trouver un acquéreur à moitié disposé, mais je ne pense pas que même le monsieur de la Barings ait assez d'argent pour acheter le CN dans sa forme actuelle. Je ne vois pas qui voudrait l'acheter; ce serait un investissement risqué.

Il faut repenser de plus près tout le transport ferroviaire au Canada du prochain siècle. Nous avons déjà comparu devant l'autre comité. La difficulté, c'est que l'on cherche à déterminer comment les chemins de fer peuvent devenir un élément compétitif du système de transport privé. Aussi longtemps que vous obligerez les chemins de fer à utiliser et à entretenir leurs propres voies, vous n'aurez jamais de réseau ferroviaire compétitif. Il n'y aura jamais de réseau ferroviaire compétitif desservant Halifax, car même si vous vendez le CN, tout ce que vous aurez alors, c'est un monopole privé au lieu d'un monopole public.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Gratwick and Mr. Elliott, for coming before our committee. We appreciate your submission.

I invite the Halifax Shipping Association to join us at the table.

Joining us are James Stoneman, the director, and Fritz King, Atlantic Containers, Halifax Shipping Association. Welcome to the committee. We look forward to your submission. We're asking for no more than 15 minutes for the presentation.

Mr. James Stoneman (Director, Halifax Shipping Association): Mr. Chairman, we have a very short brief. I'll read it and then we can get into some questions.

• 1610

The Halifax Shipping Association is an organization representing shipping lines, ship agents, stevedoring companies, terminal operators and other users and stakeholders involved in the shipping trade at the port of Halifax. The shipping association appreciates this opportunity to express its views on the review of Canadian marine policy being undertaken by the House of Commons Standing Committee on Transport.

In particular, we wish to focus our presentation on two key areas: cost recovery and pilotage.

Cost recovery: The absence of cost recovery artificially distorts the competitive positions of the Atlantic and St. Lawrence River ports. This is because since 1964, when the St. Lawrence River was first opened to year-round shipping activity, the federal government has subsidized the all-water route to Montreal through the free provision of ice-breaking services.

Meanwhile, shipping lines that call at Halifax and compete head-to-head with those calling at Montreal are required to pay the full cost to deliver containers and other cargoes inland by rail at legislated compensatory rates. The federal government has been examining ways of implementing cost recovery since at least 1967. However, now is the time for action.

Canada's seriously deteriorating debt cannot continue to be aggravated by having the general taxpayer subsidize a service that is directly attributable to a specific group of users. Apart from the serious competitive disadvantage this creates for non-subsidized ports, it also runs counter to Canada's transportation policy whereby:

each carrier or mode of transportation, so far as practicable, bears a fair proportion of the real cost of the resources, facilities and services provided to that carrier or mode of transportation at public expense,

That's part of the NTA, paragraph 3(1)(e).

The report of the NTA review commission recommends the Government of Canada assess all transportation subsidies with a view to eliminating or restructuring those that cannot be justified or those that work inefficiently in their present form. It's recommendation number 34.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Gratwick et monsieur Elliott, d'avoir comparu devant notre comité. Nous avons apprécié votre exposé.

J'invite maintenant la Halifax Shipping Association à prendre place à la table.

Elle est représentée par James Stoneman, son directeur, et Fritz King de Atlantic Containers. Soyez les bienvenus. Nous sommes impatients d'entendre vos positions. Nous vous demandons de ne pas prendre plus de 15 minutes pour votre exposé.

M. James Stoneman (directeur, Halifax Shipping Association): Notre mémoire est très bref, monsieur le président. Je le lirai, et nous pourrions ensuite répondre à vos questions.

La Halifax Shipping Association est une organisation qui représente des lignes maritimes, des représentants de compagnies maritimes, des entreprises d'arrimage, des exploitants de terminaux et d'autres usagers et intervenants du transport maritime au port de Halifax. L'Association est heureuse de l'occasion qui lui est ici donnée d'exprimer son point de vue quant à l'examen de la politique canadienne en matière de transport maritime qu'a entrepris le Comité permanent des transports de la Chambre des communes.

Nous aimerions dans le cadre de notre exposé nous attarder tout particulièrement sur deux aspects clés: la récupération des coûts et le pilotage.

Récupération des coûts: La non-récupération des coûts amène des distorsions artificielles dans les positions concurrentielles des ports de l'Atlantique et du fleuve Saint-Laurent. En effet, depuis 1964, année où le fleuve Saint-Laurent a pour la première fois été ouvert à la navigation à longue d'année, le gouvernement fédéral subventionne le transport exclusivement par eau jusqu'à Montréal en offrant gratuitement des services de brise-glace.

Les lignes dont les navires s'arrêtent à Halifax et qui sont en concurrence avec celles qui préfèrent le port de Montréal, sont tenues de payer le plein coût du transport ferroviaire de conteneurs et d'autres chargements au taux compensateur qu'impose la loi. Le gouvernement fédéral examine depuis au moins 1967 divers moyens de permettre la récupération des coûts. Le moment est venu d'agir.

L'on ne peut plus laisser l'énorme dette canadienne continuer de grossir du fait que le contribuable doit subventionner un service qui est directement attribuable à un groupe bien particulier d'utilisateurs. Outre le grave désavantage sur le plan de la concurrence que cela impose aux ports non subventionnés, cela est contraire à la politique nationale des transports du Canada en vertu de laquelle:

chaque transporteur ou mode de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des équipements et des services à ce transporteur ou à ce mode de transport grâce aux deniers publics.

C'est ce qui est prévu à l'alinéa 3(1)(e) de la Loi sur les transports nationaux.

Le rapport de la Commission d'examen de la LTN recommande au gouvernement fédéral d'évaluer toutes les subventions au transport en vue de supprimer ou de restructurer celles qui sont injustifiables ou inefficientes sous leur forme actuelle. Voilà ce que dit la recommandation numéro 34 de la Commission.

[Text]

[Translation]

The misallocation of resources, competitive distortions and unfair burden on the Canadian taxpayer caused by the continued subsidization of ice-breaking, dredging and other coast guard services clearly demonstrate the need for reform. Transport Canada's proposed new cost recovery policy, phase two discussion paper, released in April 1990, although not addressing the issue of charges for ice-breaking services, was a constructive step in the right direction for proposing a cost-recovery methodology determined by the cost and use of coast guard services.

The association strongly believes users should only be charged for services they consume and not for services provided at other ports from which they receive no benefits. It is in this regard that we fundamentally object to the recommendation of the recent subcommittee on the St. Lawrence Seaway that Canada adopt the U.S. harbour maintenance tax approach to cost recovery.

To place a tax on the value of cargo moving via the port of Halifax, for example, as a means of contributing to funding the operations of the St. Lawrence Seaway or to pay for the cost of ice-breaking and dredging in the St. Lawrence River is unacceptable. This would only serve to exacerbate the inequities of the present situation by penalizing Halifax for its efficiency and do nothing to impose user discipline. User charges must be directly related to the cost and use of the service consumed.

Pilotage: The port of Halifax and its users, unlike other ports in Atlantic Canada, operate in a unique, intensely competitively international environment with U.S. ports for North American overseas trade. The association believes that for Halifax to be able to successfully compete with other international ports it should operate under a tariff structure that provides for its own needs and not be burdened with losses or inefficiencies at other ports in the APA system. Any other approach would unfairly constrain the competitiveness of the port of Halifax and its users.

The cross-subsidization problem is further aggravated by the APA's policy of basing the allocation of administrative overhead expenses on pilotage units, which places an unfair burden on users of the port of Halifax. This is discriminatory because the larger vessels that call at the port result in Halifax having to contribute a disproportionately high share of the overhead. Yet the actual cost of performing pilotage assignments is roughly the same regardless of vessel size.

A more equitable means of assigning overhead, although still resulting in Halifax making a considerable contribution to the total overhead burden, would be to base the allocation on pilotage assignments.

La mauvaise distribution des ressources, les distorsions sur le plan de la concurrence et le fardeau injuste imposé aux contribuables canadiens par le maintien du subventionnement des services de brise-glace, de dragage et autres services de la Garde côtière font clairement ressortir la nécessité d'une réforme. La politique de récupération des coûts proposée par Transports Canada dans son document de discussion, phase 2, publié en avril 1990, même si elle n'aborde pas la question de la facturation des services de brise-glace, a constitué un pas dans la bonne direction en vue de l'établissement d'une méthodologie de récupération des coûts qui s'appuie sur le coût et sur l'utilisation faite des services de la Garde côtière.

L'association est fermement convaincue que les usagers ne devraient payer que les services qu'ils consomment, mais non pas ceux qui sont assurés à d'autres ports et dont ils ne bénéficient nullement. C'est pour cette raison que nous nous opposons à la recommandation récente du sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent visant l'adoption par le Canada d'une approche alignée sur la taxe américaine d'entretien des ports.

Imposer une taxe sur la valeur des marchandises passant par le port de Halifax, par exemple, pour financer l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent ou pour payer le coût des services de brise-glace et de dragage dans le fleuve Saint-Laurent est inacceptable. Cela ne ferait qu'aggraver les inégalités actuelles en pénalisant Halifax pour son efficacité, et ne ferait rien pour favoriser une autodiscipline de la part des usagers. Les frais d'utilisation doivent être directement liés aux coûts et au service consommé.

Pilotage: Le port de Halifax, au contraire des autres ports de l'Atlantique, et ses usagers s'inscrivent dans un contexte international unique extrêmement compétitif dans lequel ils doivent concurrencer les ports des États-Unis pour le commerce nord-américain outre-mer. L'association estime que pour que le port de Halifax soit en mesure de concurrencer d'autres ports internationaux, il lui faut fonctionner dans le contexte d'une structure tarifaire qui corresponde à ses propres besoins, sans se voir imposer le fardeau des pertes ou des inefficiences d'autres ports relevant de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Une quelconque autre approche entraverait injustement la compétitivité du port de Halifax et de ses usagers.

Le problème du subventionnement croisé est encore aggravé du fait de la politique de l'APA voulant que la répartition des frais généraux administratifs soit faite par unité de pilotage, ce qui impose un fardeau injuste aux utilisateurs du port de Halifax. Cette politique est discriminatoire, les plus gros navires qui s'arrêtent au port amenant Halifax à contribuer une part disproportionnée aux frais généraux. Or, le coût véritable des services de pilotage est plus ou moins le même, quelle que soit la grosseur des navires.

Une façon plus équitable de répartir les frais généraux, même si Halifax continuait à verser une contribution considérable aux frais généraux totaux, serait de s'appuyer sur les tâches de pilotage accomplies.

[Texte]

[Traduction]

• 1615

The continued accumulation of chronic deficits by the Laurentian Pilotage Authority also places carriers that call at the port of Halifax at a competitive disadvantage. The deficit at the LPA has continued to escalate to the extent that the LPA has produced an accumulated deficit of more than \$20 million over the past six years alone.

It is unfair to shipping lines calling at the port of Halifax that competing carriers calling at the St. Lawrence River ports, such as Montreal, are being so heavily subsidized by the Canadian taxpayer. The HSA believes this is an arbitrarily inconsistent application of requirement that pilotage authorities be self-sufficient.

In conclusion, the Halifax Shipping Association believes it is not fair to burden the general taxpayer with the cost of services that primarily benefit a specific group of users. We recommend that carriers who choose to service specific ports be charged the cost of services they consume to serve those ports. To do otherwise is to penalize those ports that have natural competitive advantages and to unfairly burden the taxpayer with the cost of services that should be borne by those who benefit directly.

As well, the association recommends that the Atlantic Pilotage Authority be instructed to adopt a policy such that the tariff for pilotage services at Halifax is designed to recover only those costs associated with the services provided at Halifax.

The Chairman: Thank you for your very concise summary and your presentation to this committee, Mr. Stoneman. We appreciate it.

In reverse order, colleagues, starting with Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Chairman.

Thank you, gentlemen. Let me first correct a mistake you have in your report with respect to a harbour tax being imposed on Halifax. That was not the content of the St. Lawrence Seaway report. You're reading something into the report that is not there. We don't have the time to go into that—

Mr. Stoneman: Let's hope it doesn't.

Mr. Comuzzi: —but take our word for it.

Mr. Stoneman: Great. We're pleased to hear that.

Mr. Comuzzi: To be very frank with you, I'm a little disturbed by your report. It's so parochial; it only centres on the port of Halifax without the surrounding Atlantic region. That's a case in point, and I said it earlier this morning.

Out in one of your warehouses you have about 11,000 tonnes of flour being shipped to one of the overseas CIDA countries. That flour was grown by Prairie wheat farmers in Alberta, Saskatchewan and Manitoba; transported obviously to a mill somewhere in either Manitoba or Ontario for processing; further transported from the location in Ontario by either rail or the seaway to Halifax; unloaded by your longshoremen in your warehouse; and now it's being loaded, until just a few

L'accumulation continue de déficits chroniques par l'Administration de pilotage des Laurentides désavantage aussi sur le plan de la concurrence les transporteurs qui empruntent le port d'Halifax. Le déficit de l'APL ne cesse d'augmenter: l'Administration affiche pour les six dernières années seulement un déficit cumulatif de plus de 20 millions de dollars.

Il est injuste pour les lignes maritimes utilisant le port de Halifax que des compétiteurs empruntant des ports du Saint-Laurent, comme par exemple Montréal, soient si abondamment subventionnés par le contribuable canadien. La Halifax Shipping Association juge qu'il s'agit là d'une application arbitraire et illogique la nécessité pour les administrations de pilotage d'être autosuffisantes.

En conclusion, la Halifax Shipping Association estime qu'il n'est pas juste d'imposer aux contribuables le fardeau du coût des services qui bénéficient surtout à un groupe restreint d'utilisateurs. Nous recommandons que les transporteurs qui choisissent d'utiliser des ports particuliers se voient imputer le coût des services qu'ils utilisent pour desservir ces ports. Faire autrement revient à pénaliser les ports qui ont des avantages concurrentiels naturels et à imposer injustement aux contribuables le fardeau du coût de services qui devrait être acquittés par ceux qui en bénéficient directement.

Notre association recommande par ailleurs que l'Administration de pilotage de l'Atlantique soit chargée d'adopter une politique telle que les tarifs des services de pilotage à Halifax ne servent qu'à récupérer les coûts correspondant aux services fournis à Halifax.

Le président: Merci beaucoup monsieur Stoneman, de votre exposé et du résumé fort concis que vous en avez fait au comité. Nous vous en sommes reconnaissants.

Chers collègues, nous allons procéder dans l'ordre inverse, commençant par M. Comuzzi.

M. Comuzzi: Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs. J'aimerais tout d'abord corriger une erreur dans votre rapport, concernant une taxe portuaire imposée à Halifax. Cela ne figure pas dans le rapport sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Vous interprétez mal ce qui y est dit. Nous n'avons pas le temps d'entrer dans... .

M. Stoneman: Espérons que ce n'est pas ce qui est dit.

M. Comuzzi: ...mais vous pouvez me croire.

M. Stoneman: Fantastique. Nous sommes ravis de l'entendre.

M. Comuzzi: Bien franchement, je suis quelque peu troublé par votre rapport. Il se limite au seul port de Halifax, sans tenir compte de la région de l'Atlantique qui l'entoure. C'est un bon exemple, et je l'ai déjà dit ce matin.

Dans un de vos entrepôts, vous avez environ 11 000 tonnes de farine qui doit être expédiée à l'un des pays auquel l'ACDI vient en aide. Le blé a été cultivé dans les Prairies, par des céréaliculteurs de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba; il a été transporté à une minoterie quelque part au Manitoba ou en Ontario; la farine ainsi produite ensuite a été transportée par train ou par eau jusqu'à Halifax, pour y être déchargée par vos débardeurs dans votre entrepôt; et elle devait jusqu'à il y a

[Text]

moments ago, as I understand it, by your longshoremen, who have just walked off the job, all creating a certain wealth for your port here in Halifax.

The only point I'm trying to make is that this is symbolic of what this committee is really trying to do. When we look at transportation issues in Canada as it relates to Halifax and other centres, there has to be equity throughout the whole system.

For a report to centre strictly—and I can't believe the people who are represented here, the shipping lines, ship agents, stevedoring companies and terminal operators and so on, that are only concerned about what you get. That kind of parochial attitude does nothing to develop a strategy or a marine transportation policy in all of Canada.

Those are my only comments, Mr. Chairman.

The Chairman: I'll let them just respond to your comments.

Mr. Comuzzi: Yes, exactly. I don't have any other questions.

Mr. Stoneman: I appreciate your comments. The Halifax Shipping Association is, for want of another word, parochial, and our interests are Halifax. I understand the problem within Canada, it being such a large country, spread so wide. I understand there are more people living in the state of New York than there are in all of Canada. So it provides a lot of problems for transportation per se.

• 1620

Our brief centred on the concerns of the port of Halifax paying its own way. We have no problem paying our own way, but we don't want to subsidize other ports where carriers may be getting a break that Halifax is not getting.

We tried to demonstrate that the ice-breaking service to the port of Montreal or the huge deficits of the Laurentian Pilotage Authority over six years is a subsidization of those ports. If that's parochial, I'm sorry you feel that way. I really don't mean to be parochial. The association and I are just saying we'll pay our own way, but we don't want to pay for the inefficiencies or the choices that other lines are making to go to other ports, then expecting somebody else to pay for that choice they are making.

I'm sorry, I don't know if that answers your question.

Mr. Comuzzi: I appreciate that, thank you. We have a difference of opinion.

Mr. Guimond: Do you think the people of Nova Scotia receive fewer services in comparison with the taxes paid for the total Canadian country?

Mr. Stoneman: No.

Mr. Guimond: Do you think the people of British Columbia pay for you here?

Mr. Stoneman: In a general sense, of course.

[Translation]

quelques instants, être chargée par vos débardeurs qui, si j'ai bien compris, viennent de se mettre en grève... et tout cela crée une certaine richesse pour votre port, ici à Halifax.

Tout ce que j'essaie de dire c'est que cela correspond parfaitement à ce qu'essaie de faire le comité. Lorsque nous examinons des questions de transport, dans le contexte de Halifax par rapport à d'autres centres, il nous faut veiller à assurer l'équité dans le système tout entier.

Un rapport qui s'en tient strictement... je ne veux pas croire que ceux et celles qui sont représentés ici, soit les lignes maritimes, les représentants de compagnies maritimes, les entreprises d'arrimage, les exploitants de terminaux, etc, ne se préoccupent que de leurs intérêts. Ce n'est pas avec ce genre d'esprit de clocher que l'on parviendra à une stratégie ou à une politique sur le transport maritime pour l'ensemble du Canada.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: Je vais laisser les témoins répondre à votre observation.

M. Comuzzi: Oui, c'est cela. Je n'ai pas d'autres questions.

M. Stoneman: J'apprécie vos observations. La Halifax Shipping Association a peut-être bel et bien, à défaut d'un autre terme, un esprit de clocher, et ce qui nous intéresse, c'est ce qui se passe à Halifax. Je comprends le problème qui existe au pays: celui-ci est si vaste. Je comprends qu'il y a beaucoup plus de gens dans l'Etat de New-York que dans le Canada tout entier. Voilà qui explique un grand nombre de problèmes de transport qui existent.

Notre mémoire traite de la question de faire payer sa part à Halifax. Nous sommes tout à fait prêts à payer notre part, mais nous ne voulons pas subventionner d'autres ports dont les usagers bénéficient d'avantages que nous n'avons pas, ici à Halifax.

Nous avons tenté de prouver que le service de brise-glace dans le port de Montréal et que l'énorme déficit accumulé depuis six ans par l'Administration de pilotage des Laurentides représente un subventionnement de ces ports. Si cela dénote à vos yeux d'un esprit de clocher, je le déplore. Là n'est pas mon intention. L'association et moi-même disons tout simplement que nous sommes prêts à payer notre écot, mais que nous ne voulons pas payer pour l'inefficience ou les choix de lignes qui vont dans d'autres ports, s'attendant à ce que quelqu'un d'autre assume les frais des choix qu'elles font.

Je ne sais si cela répond à votre question.

M. Comuzzi: Je vous remercie. Nous ne partageons pas la même opinion.

M. Guimond: Pensez-vous que les gens de Nouvelle-Écosse reçoivent moins de services comparativement aux impôts payés à l'échelle du pays?

M. Stoneman: Non.

M. Guimond: Pensez-vous que les habitants de la Colombie-Britannique payent pour vous ici?

M. Stoneman: Bien sûr, de façon générale.

[Texte]

Mr. Guimond: Yes, in a general sense. When you consider a confederation or federation of provinces, you must consider the package you receive as a whole.

Mr. Stoneman: Mr. Chairman, I thought we're dealing with transportation here.

Mr. Guimond: Yes, transportation. We can—

Mr. Stoneman: In order for the port of Halifax to be competitive, there are a number of partners. The railways are a partner, the port corporation is a partner, the stevedores, the pilots, the tugboat companies, they're all partners to make the total package attractive to the people who want to use the port. We have incorporated that partnership into what we call a gateway council and the Halifax Shipping Association.

All we were trying to say is that if we recognize that other places are given certain subsidies, then recognize that. If there's something that can be done to put us on a more level playing field—

As I've mentioned earlier, Canada is a vast country spread 4,000 miles from coast to coast. Halifax is on one edge of that. If we're going to continue to subsidize the Laurentian Pilotage Authority for the ice-breaking, etc., then—More people live in Montreal than live in Halifax. So if you subsidize that, it's very difficult for Halifax to compete on a level playing field.

We've suggested that the railway must be cost-competitive. Well, if you live in Montreal and you're able to get your goods directly to Montreal without using the railway, you're going to use that especially if the cost of moving the goods to Montreal is subsidized by the Laurentian Pilotage Authority, as is the ice-breaking. That's all we're saying here.

Mr. Guimond: I really don't understand why you stay in Canada, but anyway—Give a message to all your members from me—

Mr. Stoneman: If you don't mind, Mr. Guimond—

Mr. Guimond: —that with briefs like that you help the sovereignty of Quebec. With briefs like that, you help us.

The Chairman: I don't want to change the focus of argument, Michel.

I think Mr. Guimond does make a good argument on the subsidy issue, and by logical extension I'll ask a very simple question. If you were to freeze time at this moment and say that is a problem, ice-breaking in Montreal, etc., you would be absolutely right. But let's not forget history. Would the port of Halifax be as successful as it is today if the federal taxpayers across this country didn't subsidize the CN rail line that ran into Halifax so that you could run your product back into central Canada?

Mr. Stoneman: It wouldn't be as successful maybe.

[Traduction]

M. Guimond: Oui, de façon générale. Dans le cas d'une confédération ou d'une fédération de provinces, il faut voir la totalité de ce que vous recevez.

M. Stoneman: Monsieur le président, je pensais que nous étions ici pour parler transport.

M. Guimond: Oui, transport. Nous pouvons. . .

M. Stoneman: Pour que le Port de Halifax soit compétitif, il faut qu'interviennent un certain nombre de partenaires. Les chemins de fer, la société portuaire, les compagnies d'arrimage, les pilotes, les exploitants de remorqueurs sont autant de partenaires qui font que l'ensemble des services offerts est attirant. Nous avons intégré ce partenariat dans ce que nous avons appelé un conseil de points de passage ainsi que dans la Halifax Shipping Association.

Tout ce que nous essayions de dire c'est que si l'on doit reconnaître que d'autres villes bénéficient de certaines subventions, alors il faut le reconnaître. S'il y a quelque chose qui peut être fait pour que les règles du jeu soient les mêmes pour tous. . .

Je le répète, le Canada couvre un vaste territoire. Quatre mille milles séparent la côte atlantique de la côte pacifique. La Ville de Halifax se situe à une extrémité. Si nous devons continuer à subventionner l'Administration de pilotage des Laurentides pour les services de brise-glace, etc., alors. . . La Ville de Montréal compte plus d'habitants que celle de Halifax. Si vous subventionnez le Port de Montréal, il est très difficile pour Halifax d'être concurrentiel.

Nous avons dit que les chemins de fer doivent pouvoir rivaliser sur le plan des prix. Si vous habitez Montréal et que vous puissiez expédier vos marchandises à Montréal sans devoir emprunter le transport ferroviaire, alors c'est la formule que vous allez privilégier, surtout si le coût de l'acheminement des marchandises à Montréal est subventionné par l'Administration de pilotage des Laurentides, comme c'est le cas des services de brise-glace. Voilà tout ce que nous disons.

M. Guimond: Je ne comprends pas vraiment pourquoi vous restez au Canada, mais quoi qu'il en soit. . . Transmettez de ma part un message à tous vos membres. . .

M. Stoneman: Je vous en prie, monsieur Guimond. . .

M. Guimond: . . . dites-leur qu'avec des mémoires comme le vôtre, vous donnez un coup de pouce au mouvement souverainiste québécois. Avec des mémoires comme celui-là, vous nous aidez.

Le président: Michel, je ne voudrais pas changer l'orientation de la discussion.

Je pense que M. Guimond a fait valoir un très bon argument concernant la question des subventions, et j'aimerais pousser la chose un peu plus loin en posant une question très simple. Si l'on figeait le temps et si vous disiez qu'en ce moment même les services de brise-glace à Montréal, etc., sont un problème, vous auriez parfaitement raison. Mais n'oublions pas le passé. Le port de Halifax réussirait-il aussi bien aujourd'hui si les contribuables de partout au Canada n'avaient pas subventionné la ligne du CN jusqu'à Halifax, vous permettant d'acheminer vos marchandises jusqu'au centre du pays?

M. Stoneman: Peut-être qu'il ne réussirait pas aussi bien.

[Text]

[Translation]

• 1625

Mr. Fritz King (Director, Halifax Shipping Association): I believe privatization, when it takes place, will prove that they can run a railway very successfully without—

The Chairman: Because of all the infrastructures there, Mr. King, but I'm talking about the \$2.5 billion.

Mr. King: If natural selection—if we can use that terminology in picking ports—had taken place rather than intervention in the building of the seaway and other things in 1964, you would see a much different and a much more prosperous Halifax. That's the feeling of this community. I don't think it is either fair or accurate to suggest that this committee's purpose would be to not look at things openly—and we're not doing that. I don't think it's fair or accurate to say we would present anything but a parochial point of view.

What we are here for is to put forward things we think can correct and aid the situation currently in front of us. We feel perhaps one of the reasons we as Canadians from coast to coast have problems is that we've not taken advantage of those things naturally in front of us. We feel the port of Halifax is one of those opportunities. It may be that other things we will lose, because we do not naturally sit in a situation where we can survive with those things without some subsidization. But the port is not one of them.

I think that's perhaps one of the advantages Canada may have going forward, looking at things based on what is best for the country as a whole, using the resources we have where they are, not where they might prefer to be by populous vote or whatever the case may be.

That's more a personal opinion maybe than an HSA opinion. I will hesitate to say I'm offended, but I feel we've been virtually maligned in our approach on this issue, which for a very obvious reason has to be parochial. You're going to go to a lot of places and confront a lot of people who will give you a lot of points of view. Ours is only one of them.

Mr. Gouk: Just to maybe try to put things into perspective, we had the hon. member from the other side accusing them of a parochial position. He's absolutely correct. But I would have been surprised and in fact disappointed had it not been so. You are, after all, the Halifax Shipping Association, not the Nova Scotia Shipping Association or the Canadian Shipping Association. So I expect you to support your own particular area.

On the other side, my colleague from the Bloc Québécois made what I consider to have been a parochial attack upon you for your position. If there was no port of Montreal, but the equivalent port was across the border into Ontario, I would think there would not have been the same objection. So it is a parochial position, from my point of view.

M. Fritz King (directeur, Halifax Shipping Association): Je pense que la privatisation, lorsqu'elle interviendra, prouvera que l'on peut exploiter un chemin de fer avec grand succès sans. . .

Le président: À cause de toutes les infrastructures déjà existantes, monsieur King, mais moi je parle des 2,5 milliards de dollars.

M. King: Si la sélection naturelle—si je puis appliquer ce terme aux ports—avait eu lieu, au lieu de l'intervention que représentait la construction de la Voie maritime et d'autres éléments en 1964, on aurait aujourd'hui un port de Halifax très différent et beaucoup plus prospère. C'est le sentiment chez nous. Il serait injuste ou faux de dire que la raison d'être de ce comité n'est pas de considérer la situation de façon impartiale—et nous ne le prétendons pas—mais il n'est pas juste non plus de dire que nous sommes incapables de voir plus loin que notre clocher.

Nous sommes ici pour proposer des solutions aux problèmes qui existent. Nous pensons que l'une des raisons pour lesquelles nous, les Canadiens d'un littoral à l'autre, avons des problèmes est que nous n'avons pas su profiter de nos avantages naturels. Nous pensons que le port de Halifax est l'un de ces avantages naturels. Il se peut nous perdions d'autre chose parce que nous n'avons pas dans ces domaines d'avantages naturels et que nous ne pouvons survivre dans ces domaines sans quelque subvention, mais le port de Halifax n'en fait pas partie.

C'est peut-être ce que doit faire le Canada, c'est-à-dire considérer ce qui est préférable pour le pays dans son ensemble, au moyen des ressources qui existent là où elles existent, et non là où le sentiment populaire voudrait les placer.

C'est davantage mon avis personnel que la position officielle de la HSA. Je n'irais pas jusqu'à dire que je suis offensé, mais j'ai l'impression que l'on nous fait un procès d'intention concernant notre approche de cette question, qui procède obligatoirement d'un esprit de clocher, pour des raisons très évidentes. Vous irez dans beaucoup d'endroits et vous entendrez quantité de gens qui vont vous soumettre toutes sortes de points de vue. Le nôtre n'en n'est qu'un parmi beaucoup d'autres.

M. Gouk: Pour essayer de replacer les choses en perspective, l'honorable député d'en face a accusé le témoin d'avoir l'esprit de clocher. Il a tout à fait raison. Mais j'aurais été surpris, et même déçu, s'il n'en avait pas été ainsi. Après tout, vous êtes la Halifax Shipping Association, et non la Nova Scotia Shipping Association ni la Canadian Shipping Association. Il est donc tout à fait normal que vous défendiez vos intérêts propres.

En revanche, mon collègue du Bloc québécois a lancé contre vous une attaque qui procède elle-même d'un esprit de clocher. Si le port de Montréal n'existait pas, mais qu'il y ait un port équivalent de l'autre côté de la frontière, en Ontario, je ne pense pas qu'il ait formulé les mêmes objections. Sa position est donc tout aussi égocentrique, à mon sens.

[Texte]

With regard to the rail line, as was brought up by the chairman, I had quite a bit to do with the task force on CN. I studied up on it quite a bit. In fact, I sat where you are, and made a presentation to the task force when it was in Toronto. I believe if it had been privatized a long time ago neither it nor CP would be in the mess they're in.

I think you're probably on the right track in terms of finding out where the true efficiencies lie by privatizing it. I have no objection to the comments you've made within here. I happen to feel the ice-breaking is a subsidization. It doesn't mean there's an arbitrary total fee going to be imposed upon the users, but there does have to be something. In my opinion, it is in fact inequitable.

We've heard various ways to approach that in terms of declaration of essential goods to certain areas, dependent on their capability for alternate methods of transportation by classification of ship and a number of different things.

Those will be taken into consideration in the final submission. I just want to tell you that I have no objection to your presentation.

Mr. Hubbard: Very briefly, Mr. Chairman, I too have some difficulty with—I'm from New Brunswick. I think in Atlantic Canada all of us recognize Halifax as the greatest city in Atlantic Canada. I don't think in any area of Atlantic Canada there's more government presence. No city in this area benefits more from the federal government and the Government of Nova Scotia than the city of Halifax. Halifax is the economic centre of the area.

Under pilotage, for example, you don't want to help what you call "inefficiencies" of other ports within the Atlantic Pilotage Authority. I have great difficulty with the presentations, not just yours today but also those put forward by the many groups from the city of Halifax.

I think as maritimers, if we have to go it alone on a one-on-one basis without attempting to support other areas within this Atlantic economy, we're going to have great difficulty. I would hope, gentlemen, you would look at that in the perspective it should be looked at in terms of Atlantic Canada and that you will look at the idea of sharing and trying to make the best economic activity for the entire Atlantic area and not merely for the port of Halifax and the city of Halifax.

Mr. Stoneman: I couldn't agree with you more. In trying to make a presentation on behalf of the Halifax Shipping Association, we also have to consider that the Atlantic Pilotage Authority is required to administer the Pilotage Act. I think that within their administration there are ways to reduce costs without any disruption or significant loss of service, which will not hurt any of the communities. If they change their operation, perhaps just a wild scheme to make the pilots entrepreneurial, perhaps to have each port administer itself, that's not necessarily increasing the cost to any individual port. It could in fact be a saving to that individual port to make it more competitive within the system.

[Traduction]

Pour ce qui est du chemin de fer, problème évoqué par le président, j'ai travaillé d'assez près au groupe de travail sur CN. J'ai pas mal étudié la question. D'ailleurs, j'étais assis à votre place et j'ai fait un exposé devant le groupe de travail lorsqu'il était à Toronto. Je pense que si on les avait privatisés il y a longtemps, ni CN ni CP ne seraient dans la triste situation où ils se trouvent aujourd'hui.

Je pense que vous êtes probablement sur la bonne voie parce qu'il s'agit des économies réelles que la privatisation autorise. Je ne n'ai rien à objecter à ce que vous avez dit ici. Je pense moi aussi que les services de brise-glace représentent une subvention. Cela ne signifie pas que l'on va imposer une redevance totalement arbitraire aux usagers, mais il faut imposer quelque chose. À mon avis, le système actuel est inéquitable.

Nous avons entendu toutes sortes de solutions consistant à déclarer essentielles certaines marchandises, dans certaines régions, selon les méthodes de transport de rechange qui peuvent exister et un certain nombre d'autres facteurs.

Tout cela sera pris en compte dans notre rapport. Je voulais simplement vous faire savoir que je n'ai rien trouvé à redire à votre exposé.

M. Hubbard: Très brièvement, monsieur le président, moi aussi j'ai quelques difficultés avec... Je suis du Nouveau-Brunswick. Je pense que tout le monde, dans le Canada atlantique, reconnaît que Halifax est la capitale de la région. Nulle part ailleurs la présence gouvernementale n'est-elle plus forte dans la région atlantique. Aucune ville de la région ne profite davantage de la présence du gouvernement fédéral et du gouvernement de la Nouvelle-Écosse que la ville de Halifax. Halifax est le centre économique de la région.

En ce qui concerne le pilotage, par exemple, vous ne voulez pas encourager ce que vous appelez les «inefficiencies» des autres ports relevant de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. J'ai beaucoup de difficulté avec les positions, non seulement la vôtre aujourd'hui mais également celle présentée par les nombreux groupes de la ville de Halifax.

Je pense que, dans la région des Maritimes, si les villes font chacune cavalier seul sans chercher à soutenir les autres régions au sein de cette économie atlantique, nous aurons beaucoup de difficultés. J'espère, messieurs, que vous considérerez les choses selon la perspective atlantique d'ensemble, que vous songerez à partager et à promouvoir l'activité économique dans toute la région Atlantique et non pas simplement pour le seul port de Halifax et la seule ville de Halifax.

M. Stoneman: Je suis pleinement d'accord avec vous. En présentant la proposition de la Halifax Shipping Association, nous devons considérer aussi que l'Administration de pilotage de l'Atlantique est tenue d'appliquer la Loi sur le pilotage. Je pense qu'il y a des possibilités dans cette administration, de réduire les coûts sans limiter radicalement les services, sans nuire aux autres localités. En modifiant les méthodes de gestion, peut-être en privatisant le pilotage, en confiant la gestion à chaque port, cela ne va pas nécessairement augmenter le coût pour chaque port en particulier. Au contraire, il pourrait y avoir des économies qui rendront les ports individuellement plus compétitifs.

[Text]

Just because we recommend doing certain things to the port of Halifax doesn't necessarily mean it's to the detriment of other ports within the Atlantic provinces. There are ways, we think, if it's examined properly, that the Atlantic Pilotage Authority could be more cost-effective to the benefit of ports other than Halifax.

Mrs. Terrana: I just want to know what your thoughts are about the administration of the ports. You have not addressed the issue.

Mr. Stoneman: The Halifax Shipping Association has no particular stand. I don't know what you mean. What do you mean when you say the role of the port commission versus the Halifax Port Corporation?

Mrs. Terrana: No, the administration of the ports in general. We're talking about the federal administration of the port.

Mr. Stoneman: We're the Halifax Port Corporation, which is a federal crown corporation. I believe the Halifax Shipping Association has no difficulty with the role being played by the Halifax Port Corporation. We shouldn't leave any stone unturned to see if there are more opportunities there for us. Perhaps more autonomy is the correct way to do it, less overall influence from Ottawa. We're not quite sure. That would be something the port corporation would better present to you. But suffice it to say that no stone should be left unturned to see if the port can become more competitive. If it means more autonomy, so be it.

Mrs. Terrana: We have talked to the Maritime Employers —

Mr. Stoneman: The Maritime Employers Association.

Mrs. Terrana: You are part of that.

Mr. Stoneman: The Maritime Employers Association is a group of employers and labours —

Mrs. Terrana: You are aware of them?

Mr. Stoneman: Yes, that's correct.

Mrs. Terrana: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, I don't know quite how to address this other than to say that as the day wears on, members can become more passionate about the issues. I guess yours is about the third brief that put, for example, the word "chronic" and the Laurentian Pilotage Authority in the same sentence. It can become —

Mr. Stoneman: Next time I'll ask to go on first.

The Chairman: It can become rather testy at times.

But we do appreciate your input. I think to a degree we have to have the parochial interests of those concerned and the concerns you have about your specific system here in Halifax. Your suggestions to us are appreciated. We consider them important, and they will be considered when we draft our final report. Thank you very much, gentlemen.

Mr. Stoneman: Thank you for your time.

[Translation]

Ce n'est pas parce que nous recommandons certaines choses pour le port de Halifax que ce sera nécessairement au détriment des autres ports des provinces atlantiques. Nous pensons qu'il y a des façons de rendre l'Administration de pilotage de l'Atlantique plus rentable, dans l'intérêt de tous les ports outre celui de Halifax.

Mme Terrana: Je voulais simplement savoir quelle était votre idée sur l'administration portuaire. Vous n'avez pas traité de cette question.

M. Stoneman: La Halifax Shipping Association n'a pas de position particulière à cet égard. Je ne vois pas très bien ce que vous voulez dire. Que voulez-vous dire, lorsque vous parlez du rôle de la Commission portuaire par opposition à la Société portuaire de Halifax?

Mme Terrana: Non, je parle de l'administration portuaire en général. Nous parlons de l'administration fédérale du port.

M. Stoneman: Nous sommes la Société du port de Halifax, qui est une société d'État fédérale. La Halifax Shipping Association n'a rien à redire au rôle jouée par la Société du port de Halifax. Mais il ne faut négliger aucune possibilité de progrès. Peut-être une plus grande autonomie serait-elle indiquée, une moindre influence d'Ottawa. Nous ne savons pas. La société portuaire sera mieux en mesure que nous de vous en parler. Notre position est simplement qu'il ne faut négliger aucune possibilité de rendre le port plus compétitif. Si cela passe par une plus grande autonomie, c'est cela qu'il faut faire.

Mme Terrana: Vous avez parlé de l'Association des employeurs. . .

M. Stoneman: L'Association des employeurs maritimes.

Mme Terrana: Vous en faites partie.

M. Stoneman: L'Association des employeurs maritimes est un regroupement d'employeurs et de syndicats. . .

Mme Terrana: Vous les connaissez?

M. Stoneman: Oui.

Mme Terrana: Je vous remercie.

Le président: Messieurs, je ne sais comment exprimer cela, sinon en disant que les membres du comité ont tendance à s'enflammer au fur et à mesure que la journée avance. Je pense que vous êtes à peu près le troisième groupe à avoir employé le mot «chronique» dans la même phrase que l'Administration de pilotage des Laurentides. Cela peut devenir. . .

M. Stoneman: La prochaine fois je demanderai à passer en premier.

Le président: Cela peut devenir parfois un peu irritant.

Mais nous sommes reconnaissants de vos avis. Dans une certaine mesure, il faut bien que nous entendions les intérêts étroits des intéressés et les préoccupations que vous avez au sujet de votre système spécifique ici, à Halifax. Nous apprécions vos avis. Ils sont importants et nous en tiendrons dûment compte lors de la rédaction de notre rapport final. Merci beaucoup, messieurs.

M. Stoneman: Nous vous remercions de nous avoir consacré votre temps.

[Texte]

The Chairman: Next up is the Nova Scotia Department of Agriculture and Marketing and the Nova Scotia Federation of Agriculture.

Welcome to the committee, everyone. Mr. Lloyd Evans is the executive member for the Nova Scotia Federation of Agriculture.

Are you the spokesperson here today, Mr. Evans?

Mr. Lloyd Evans (Executive Member, Nova Scotia Federation of Agriculture): I will start off, Mr. Chairman. Then Mr. Robinson is going to go through the presentation. I will make comments afterwards, and Elke Juckes will make some comments after Mr. Robinson's presentation as well.

The Chairman: We're hoping for no more than about 15 minutes from all three.

Mr. Evans: We're fast.

The Chairman: Wonderful. Thank you very much. Please begin when you're comfortable.

Mr. David Robinson (Economist, Nova Scotia Department of Agriculture and Marketing): Mr. Chairman and committee, the concern we bring to you today relates to the viability of the Halifax grain elevator and essentially the survival of our water transportation system for grain. Modifications to the coasting trade exemption regulations could improve the position and the outlook for this facility's operation.

Our proposed changes entail a lessening of restrictions on the use of foreign ocean-capable vessels to tidewater locations. It's in the common interests of agriculture and related businesses and industries in our region, as well as national shipping interests and the western grains economy, that the elevator's long-term viability be sustained.

Historically the core business of Atlantic elevators involved a winter export of rail-delivered grain. The rail movement to ports was assisted under the At and East program, which was terminated in 1990. The Saint John elevator closed immediately as a result, but the Halifax elevator has survived on the basis of domestic shipments of feed grain for the regional agricultural industry and of milling wheat for Dover Mills. Some limited export business has also been retained. Virtually all of this grain is delivered by water to the elevator, and competitive shipping to Halifax is now essential.

In the past, competitive water service to Halifax was not always provided by the domestic fleet. During the early 1980s, for example, there was little interest in grain business to Halifax as demand was strong for more profitable commodity

[Traduction]

Le président: Nous entendrons ensuite le Nova Scotia Department of Agriculture and Marketing et la Nova Scotia Federation of Agriculture.

• 1635

Je souhaite à tous la bienvenue au comité. M. Lloyd Evans est le membre exécutif de la Fédération de l'Agriculture de la Nouvelle-Écosse.

Êtes-vous le porte-parole désigné pour aujourd'hui, monsieur Evans?

M. Lloyd Evans (membre exécutif, Fédération de l'Agriculture de la Nouvelle-Écosse): Monsieur le président, c'est moi qui commencerai, mais c'est M. Robinson qui vous présentera notre exposé. Après cela, j'ajouterai quelques observations, puis Elke Juckes interviendra, lui aussi, après l'exposé de M. Robinson.

Le président: Pensez-vous pouvoir vous en tenir collectivement à 15 minutes environ?

M. Evans: Nous sommes rapides.

Le président: Bravo! Merci, donc vous avez la parole.

M. David Robinson (économiste, ministère de l'Agriculture et de la Commercialisation de la Nouvelle-Écosse): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, si nous intervenons devant vous aujourd'hui c'est pour évoquer la viabilité du silo à céréales de Halifax, en un mot, la survie du transport fluvial des céréales. La modification du règlement d'exemption pour le cabotage serait susceptible d'améliorer la situation actuelle et les perspectives de cette installation portuaire.

Les changements que nous proposons entraîneraient un assouplissement des restrictions concernant le mouvement de navires transocéaniques étrangers dans nos eaux côtières. Le développement à long terme de ce silo est dans l'intérêt aussi bien de l'agriculture et des commerces et industries qui, dans notre région, en vivent et y contribuent, comme dans l'intérêt des sociétés canadiennes de transport maritime et de l'économie céréalière de l'Ouest.

Par le passé, les silos de la côte atlantique accueillaient surtout les céréales livrées par rail en hiver et destinées à l'exportation. Le transport ferroviaire à destination des ports de l'Atlantique était subventionné dans le cadre d'un programme d'aide au transport dans l'Est du Canada, programme qui a été supprimé en 1990. Cela a entraîné la fermeture immédiate du silo de St. John, mais le silo d'Halifax a été maintenu en opération grâce aux livraisons canadiennes de céréales fourragères destinées aux éleveurs de la région et grâce aussi aux livraisons de blé de meunerie destiné aux minoteries de la Société Dover Mills. Le silo continue à faire quelques affaires à l'exportation. Pratiquement la totalité des céréales concernées sont livrées par voie navigable et il est maintenant tout à fait essentiel d'assurer que ces marchandises pourront être acheminées jusqu'à Halifax à un prix qui demeure concurrentiel.

Par le passé, la flotte canadienne n'a pas toujours pu assurer, sur une base compétitive, le transport par eau jusqu'à Halifax. Au début des années 1980 par exemple, on ne s'intéressait pas beaucoup au transport des céréales jusqu'à

[Text]

movements. Water shipments of grain to Nova Scotia were minimal during this period. This was not critical for the elevator survival then as rail-delivered At and East grain made up most of their business.

Comparative water rates for grain shipments from Thunder Bay to Montreal and Halifax demonstrate Halifax's past experience with poor service. This comparison is shown in table 1 in the brief. During the early 1980s, water rates for grain from Thunder Bay to Halifax were at times as much as twice the rates to Montreal. The Halifax situation was corrected, however, in the late 1980s as general demand slackened and ships suitable for grain and gypsum backhauls became available. Between 1988 and 1993, Halifax rates averaged a reasonable 18%, or \$3 a tonne, over the Montreal rates.

Only a small portion of the domestic fleet is suitable for ocean conditions and is licensed to operate east of Anticosti Island. The supply of ships that can service Halifax is very limited. There are only three Canadian lakers that are appropriate for Halifax grain deliveries. All are 25,000-tonne capacity self-unloaders, owned or chartered by CSL.

Since the late 1980s, service to Halifax has been good. The elevator would not have survived the loss of the At and East had this not been the case.

Last spring CSL increased the Thunder Bay to Halifax rate by \$2 a tonne. Commodity traffic has of course picked up, and lake operators enjoyed a busy season in 1994.

While recent service has been satisfactory, any deterioration in rates and/or availability would be very adverse for the situation of the Halifax elevator and ultimately for many other businesses in our region.

In 1994 eight vessel shipments were received at Halifax. This was down from 10 in 1993, 11 in 1992, and 12 in 1991. Total tonnage throughput at the elevator has been below 300,000 tonnes since 1992 and was only 215,000 tonnes last year.

A 1990 federally funded study reported that the long-term viability of the Halifax elevator was very questionable at a throughput of 260,000 tonnes or less. The principal finding was that an increase in export grain volumes was required to achieve the long-term viability. It suggested compensation be made available to cover the net water differential between the lower St. Lawrence ports and Halifax. Such a policy or measure was never adopted.

[Translation]

Halifax étant donné la forte demande, en matière de transport, de marchandises plus rentables. Au cours de cette période, de très faibles quantités de céréales furent acheminées par voie d'eau jusqu'en Nouvelle-Écosse. Cela n'était pas critique pour la survie des silos étant donné qu'à l'époque c'était les céréales acheminées au tarif de l'Est qui composaient l'essentiel du transport.

On constatera la pauvreté du service à destination de Halifax en comparant le prix du transport des céréales par voie navigable entre Thunder Bay et Montréal et entre Thunder Bay et Halifax. La comparaison est illustrée au bas de notre mémoire. Au début des années 1980, le prix du transport de céréales par voie navigable de Thunder Bay à Halifax atteignait parfois le double du prix du transport jusqu'à Montréal. Ce problème fut corrigé mais, vers la fin des années 1980, étant donné la baisse de la demande générale, et la nouvelle disponibilité, pour des retours à charge, de navires susceptibles de transporter des céréales et du gypse. Entre 1988 et 1993, le transport à destination de Halifax était, en moyenne, de 18 p. 100 supérieur au transport à destination de Montréal, c'est-à-dire 3\$ la tonne, ce qui paraît raisonnable.

Seule une faible partie de la flotte canadienne se prête au transport maritime, étant, à ce titre, autorisée à naviguer à l'est de l'île d'Anticosti. C'est dire que très peu de navires sont en mesure de desservir Halifax. Au Canada, il n'y a que trois vraquiers des Grands Lacs susceptibles de transporter des céréales jusqu'à Halifax. Il s'agit de trois vraquiers auto-déchargeurs capables de transporter 25 000 tonnes et, tous appartiennent à la CSL ou sont affrétés par cette société.

Depuis la fin des années 1980, Halifax est bien desservi. S'il n'en avait été ainsi, le silo n'aurait pas survécu à la disparition du tarif de l'Est.

Au printemps dernier, la CSL a augmenté de 2\$ la tonne le prix du transport de Thunder Bay à Halifax. Le transport des marchandises a, bien sûr, repris et les entreprises de transport assurant la liaison avec les Grands Lacs ont été fort occupées en 1994.

Si, ces derniers temps, Halifax est desservi de manière satisfaisante, toute augmentation des taux de transport ou toute baisse du nombre de bateaux disponibles nuirait énormément aux activités du silo d'Halifax et, par voie de conséquence, aux autres entreprises de notre région.

En 1994, Halifax a accueilli huit navires chargés de céréales. Ce chiffre était en baisse par rapport à 10 en 1993, 11 en 1992 et 12 en 1991. Depuis 1992, le silo a entreposé moins de 300 000 tonnes, le chiffre atteignant, l'année dernière, 215 000 tonnes seulement.

Selon une étude commandée en 1990 par le gouvernement fédéral, la survie à long terme du silo d'Halifax serait tout à fait problématique avec un taux d'utilisation inférieur à 260 000 tonnes. La principale conclusion de ce rapport voulait que la survie à long terme de cette installation ne puisse être assurée que par une augmentation des quantités de céréales exportées. Il proposait une subvention afin de compenser la différence des coûts de transport qui favorisaient Halifax par rapport aux ports du Bas-Saint-Laurent. Il ne fut jamais donné suite à cette idée.

[Texte]

[Traduction]

• 1640

The restrictive aspects of the Coasting Trade Act can be much more serious for Halifax because of the thin supply of domestic ocean-capable vessels. We are requesting that the transport committee consider changes to the coasting trade exemption regulations that would increase access to ocean-capable vessels in certain circumstances.

The first of our three suggestions for consideration is that the process for obtaining waivers when domestic shipping is unavailable be speeded up. Our understanding is that opportunities to use foreign vessels arise quickly and the length of time required to get approvals often prevent such opportunities from being seized.

We realize a subcommittee of the St. Lawrence Seaway recently recommended a 14-day waiting period. This would be an unfortunate backwards step with respect to ensuring competitive service to tidewater ports and avoiding the problems we could face in our grain transportation system.

If instances are encountered where a movement could occur but adequate domestic shipping is not available, would a new obstacle to foreign shipping be desirable? Would such a restriction produce any tangible economic benefits for Canada? We feel the answer to these questions is no.

An example of how speeding up the process for obtaining waivers might improve the elevator's throughput arose last fall. When the seaway closed the Halifax elevator had 54,000 tonnes of storage capacity unutilized. This was a disappointing development. Late decisions by the trade, the new rail rates for feed grains and a scarcity of shipping in the late season's rush were factors. If an exiting foreign vessel had been available, a policy of quickly approving its use would have had favourable results for all concerned.

Secondly, it's unclear what recourse Halifax would have if the water rates offered one season were noncompetitive with rail and no water movement was undertaken. This would produce an immediate crisis for the elevator and a time bomb for our industry.

Does the National Transportation Agency have enough discretion under the act to grant a waiver if domestic shipping does not offer a viable rate? We suggest that at least in extraordinary cases negative economic ramifications should be a legitimate basis for granting waivers. If there currently is insufficient scope within the act or regulations to allow for such considerations, this would be a useful and prudent issue for the transport committee to address.

Our last suggestion concerns the duty payable when foreign vessels are licensed. This duty serves no protective or deterrent purpose in such circumstances, so why maintain a tax that is only paid by businesses experiencing difficulties with respect to

Les contraintes imposées par la Loi sur le cabotage peuvent avoir une incidence beaucoup plus grave sur Halifax étant donné le petit nombre de navire océaniques canadiens. Nous demandons donc au comité des transports de se pencher sur les changements qui pourraient être apportés au règlement d'exemption pour le cabotage afin d'améliorer, dans certaines circonstances, l'accès aux services de navires océaniques.

La première de nos trois propositions serait d'accélérer la procédure d'exemption lorsqu'on ne peut pas trouver un navire canadien. Nous pensons savoir que la disponibilité de navires étrangers est souvent connue au dernier moment et la longueur des procédures d'autorisation empêche souvent d'en profiter.

Nous savons qu'un sous-comité de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a récemment recommandé une période d'attente de 14 jours. Cela serait une malheureuse régression en ce qui concerne les services de transport compétitifs vers les ports maritimes et ne ferait rien pour régler les problèmes qui pourraient se poser au niveau du transport des céréales.

Est-il souhaitable d'accroître la difficulté de recourir à des navires étrangers lorsque nous ne pouvons pas trouver, au Canada, des navires capables d'assurer un chargement donné? Une telle restriction supplémentaire serait-elle susceptible d'apporter des avantages économiques tangibles au Canada? À notre avis, la réponse est non dans les deux cas.

On a été témoin à l'automne dernier, d'un exemple qui illustre comment l'accélération du processus d'exemption pourrait améliorer la charge de travail des silos à céréales. Lorsque la Voie maritime a fermé, le silo de Halifax avait 54 000 tonnes de capacité d'entreposage non utilisée. C'était un résultat décevant. Il était dû notamment aux décisions tardives au sein du secteur, aux nouveaux taux de transport ferroviaire applicables aux céréales fourragères et au peu de navigation en arrière-saison. Dans l'hypothèse où des navires étrangers en partance d'Halifax étaient disponibles, toutes les parties concernées auraient eu intérêt à ce qu'on accélère la procédure d'autorisation permettant d'y recourir.

En deuxième lieu, on ne sait pas très bien ce que Halifax pourrait faire si, une année, le taux de transport par voie navigable rendait ce mode de transport non compétitif par rapport au transport ferroviaire et interdisait d'y recourir. Cela provoquerait immédiatement une crise pour le silo et serait une véritable bombe à retardement pour l'ensemble du secteur.

L'Office national des transports a-t-il, aux termes de la loi, le pouvoir d'accorder une exemption dans les cas où les compagnies nationales de transport maritime ne pratiqueraient pas des prix abordables? D'après nous, du moins dans les cas extraordinaires le risque de retombées économiques défavorables devrait justifier l'octroi d'exemptions. À supposer que, dans leur état actuel, la loi ou le règlement n'autorise pas à un tel recours, il serait bon que le comité des transports se penche sur la question.

Notre dernière proposition porte sur les droits à acquitter lors de l'utilisation d'un navire étranger. Les droits ainsi prévus n'ont aucun effet protecteur ou dissuasif; pourquoi donc conserver cette taxe qui n'est destinée à être acquittée que par

[Text]

transportation services? In the case of the type of seasonal waivers discussed before, the cost of that duty could prevent an emergency service being implemented. We would suggest removing the duty.

The regulatory changes we are suggesting appear to be in the interests of both Canadian vessel operators and crews. Maintenance of the dedicated service to Halifax is highly important. This would never be endangered by actions on the part of highly dependent businesses. In the extreme event of discontinued domestic service or shipments, the granting of a seasonal waiver, hopefully free of duty, could permit our elevator to survive. This business would then still be there for domestic vessels whenever opportunity costs did not intervene.

Consider that the loss of the elevator would result in Canadian ships and crews never being used again for grain shipments to tidewater locations. Canada would lose its only Atlantic port for grain export, and no doubt at times shipments would have to make through U.S. ports.

A number of grain transportation and feed grain policy changes since the early 1980s have been highly adverse to our industry. Now we are experiencing cuts in agricultural support measures at a time when protection from imports is also being reduced. It is widely held that the loss of the elevator would result in a \$10-a-tonne increase in rail rates into the Maritimes. In today's market the result might be closer to \$20 a tonne. Feed grains are our provincial industry's largest production input. Our relative cost position is already disadvantageous because of the feed grain and transportation policy developments of the past 12 years or so. Loss of the elevator would also reduce our industry's flexibility and its scope for future adjustments.

The announced termination of feed freight assistance in the budget is also a blow to agriculture in our province. FFA was implemented in 1941 and has had a greater historic impact upon our industry's development compared with the Crow or the Western Grain Transportation Act on the prairies. Our hog industry, for example, is a child of the FFA program.

Many expected to one day see the end of feed freight assistance but a much longer notice and phase-out was anticipated.

[Translation]

les entreprises qui éprouvent déjà des difficultés en matière de transports? Dans le cas des exemptions saisonnières que je viens d'évoquer, le montant des droits à acquitter pourrait empêcher que l'on recourt à un service d'urgence. Il conviendrait, d'après nous, d'éliminer ces droits.

Les changements que l'on voudrait voir apporter à la réglementation en vigueur semblent conformes à la fois aux armateurs et aux équipages canadiens. Il est extrêmement important qu'un service exclusif continue à être assuré vers Halifax. Ce service ne serait être mis en cause par les commerces qui en dépendent étroitement. Dans le cas extrême d'un arrêt des transports ou des expéditions canadiens, l'octroi d'une exemption saisonnière, qui ne serait pas, on l'espère, assujettie au paiement des droits actuellement prévus, pourrait donner à notre silo les moyens de rester en activité. Le silo serait donc là pour accueillir la cargaison des navires canadiens chaque fois que le barème des coûts de substitution n'entrerait pas en jeu.

Sachez que la disparition de ce silo aurait pour résultat qu'à l'avenir les équipages et les navires canadiens ne seraient plus jamais utilisés pour le transport des grains vers des ports maritimes. Le Canada perdrait ainsi son seul port de l'Atlantique pour l'exportation des céréales et il est clair que, parfois, les exportations auraient à transiter par des ports américains.

Notre secteur a beaucoup souffert de certains changements apportés, depuis le début des années 1980, à la politique canadienne en matière de transport des grains et des céréales fourragères. Nous assistons à l'heure actuelle à une baisse des subventions agricoles ainsi qu'à une baisse des mesures de protection contre les importations. Il est généralement admis que la disparition de ce silo entraînerait une augmentation de 10\$ la tonne du prix du transport ferroviaire à destination des Maritimes. Vu les conditions économiques actuelles, l'augmentation serait peut-être plutôt de 20\$ la tonne. Les céréales fourragères constituent le principal facteur de production de notre industrie provinciale. Déjà, nos coûts nous désavantagent par rapport aux autres régions étant donné les mesures adoptées, depuis 12 ans en matière de céréales fourragères et de transport. La disparition de ce silo réduirait la flexibilité de notre industrie et sa capacité d'adaptation.

L'élimination annoncée dans le budget de l'aide au transport des céréales fourragères a porté un dur coup à l'agriculture de notre province. Cette aide remonté à 1941 et à beaucoup plus influencé le développement de notre industrie que le tarif du Nid-de-Corbeau ou la Loi sur le transport du grain de l'Ouest n'en ont eu sur l'activité économique des Prairies. Notre industrie du porc, par exemple, est née du programme d'aide au transport des céréales fourragères.

Beaucoup s'attendaient à voir disparaître un jour l'aide au transport des céréales fourragères, mais on avait prévu un plus long préavis et une période de transition plus étendue.

• 1645

The four years of FFA funding committed over ten years by the budget for transition purposes is not comparable to the western WGTA package. Lloyd tells me now that a clarification we seem to be getting is that although the budget talked in

Le budget prévoit, pour cette période de transition, l'équivalent de quatre années de subventions au titre de l'aide au transport des céréales fourragères, le tout réparti sur 10 ans. Cela n'a rien de comparable avec ce qui est offert aux provinces

[Texte]

terms of four years, this may really materialize at three and a half years. The loss of the Atlantic region freight assistance program will also be adverse for livestock and poultry farms and other segments of our industry.

The Chairman: Did you want to comment before we went into questions?

Mr. Evans: I have a few comments on the feed freight assistance act, which was changed with the budget.

We in the industry have some real concerns that the government is going to just pull the dollars away and is not prepared to make any adjustments in other avenues that relate to transportation, to getting the grains into the Halifax elevator at a more advantageous cost than under the present system. One of our greatest concerns is that these will not take place.

As this FFA is removed, I personally feel that we will be moving our grains in from the U.S. rather than from Canada in the future. We will probably be coming up the Atlantic seaboard and using Halifax as a port. It gives more precedence to making sure that Halifax elevator stays there because of the other avenue, to bring grains in from another destination.

There is a fair amount of gypsum trade that travels from Nova Scotia down that Atlantic seacoast. It's quite likely that those vessels coming back filled with water could come back filled with grain and be unloading into the Halifax elevator. That could make a cost advantage to the livestock industry in this region.

Those are some key points that have to be kept in mind. If these programs are being removed, the restrictions that are there must also be removed so that we can get full value for the products we import.

The Chairman: Ms Jukes.

Ms Elke Jukes (Canadian Feed Industry Association, (Atlantic Division)): I don't really have any further comments, but I'd welcome questions.

The Chairman: Thank you very much. Thank you, everyone, for your submission to the committee.

Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Thank you. I'll pass.

The Chairman: Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Thank you. I visited your grain elevator last night. So that I'm clear, what's the name of the flour mill?

Ms Jukes: Dover flour mill.

Mr. Comuzzi: The Dover flour mill is adjoining your elevator. Are they separate entities?

[Traduction]

de l'Ouest au titre de la LTGO. D'après ce que me dit Lloyd, il semblerait qu'en fait, même si le budget parle d'une somme correspondant à quatre années de subventions, le chiffre final correspondra peut-être à ce qui aurait normalement été prévu pour trois ans et demi. L'élimination du programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique affectera beaucoup les éleveurs de bétail et de volaille, ainsi que diverses autres branches de ce secteur.

Le président: Aviez-vous des commentaires à faire avant que nous ne passions aux questions?

M. Evans: J'avais quelques commentaires à faire au sujet du programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, programme modifié par le dernier budget.

Ce qui nous inquiète, dans le secteur, c'est l'idée que le gouvernement se contente de réduire ou d'éliminer l'aide, sans pour cela adopter les mesures d'adaptation dans d'autres domaines touchant les transports afin d'assurer, à un moindre coût qu'actuellement, le transport des céréales jusqu'au silo de Halifax. Ce qui nous inquiète vraiment, c'est l'idée que de telles mesures ne seront pas adoptées.

Une fois les subventions au transport des marchandises éliminées, j'estime, personnellement, que, à l'avenir, nous ferons venir nos céréales des États-Unis plutôt que d'autres régions du Canada. Le transport se fera probablement le long de la côte atlantique et utilisera le port de Halifax. Le meilleur moyen d'assurer la survie du silo est d'y faire transiter les céréales venant d'ailleurs.

Des quantités assez importantes de gypse descendent la côte atlantique à partir de la Nouvelle-Écosse. Il est très probable que les navires qui reviennent actuellement chargés d'eau, pourraient revenir chargés de céréales qui seraient entreposées dans le silo de Halifax. Cela avantagerait, au niveau des coûts, les éleveurs de la région.

Voilà les quelques points qu'il y a lieu de garder à l'esprit. Dans l'hypothèse d'une élimination de ces programmes, il faudrait également éliminer les restrictions actuelles afin que nous puissions mieux rentabiliser les produits que nous importons.

Le président: Madame Jukes.

Mme Elke Jukes («Canadian Feed Industry Association» (Division de l'Atlantique)): Je n'ai rien à ajouter à ce qui a été dit, mais je suis prête à accueillir les questions que voudront me poser les membres du comité.

Le président: Merci. Je tiens à vous remercier tous de votre exposé.

Monsieur Guimond.

M. Guimond: Merci. Je passe.

Le président: Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Merci. Je me suis rendu à votre silo hier soir. Afin que je ne fasse pas d'erreur, comment s'appelle la minoterie?

Mme Jukes: Dover.

M. Comuzzi: Cette minoterie jouxte votre silo. S'agit-il de deux entités distinctes?

[Text]

Ms Jukes: Yes, they're separate entities.

Mr. Comuzzi: Okay, and Dover is producing?

Ms Jukes: Flour, yes.

Mr. Comuzzi: A thought occurred to me last night. Why wouldn't we have produced the flour that's in your sheds? Could we have done that here?

Ms Jukes: Normally what happens is that flour comes down to Halifax because we have extra shed space. The rest of the flour is produced by Dover Mills, so they normally do a contract across a number of flour mills.

Mr. Comuzzi: How many people would be employed by Dover?

Ms Jukes: Probably 30 or more.

Mr. Comuzzi: What's the storage capacity of the elevator you have?

Ms Jukes: It's 135,000 tonnes working capacity.

Mr. Comuzzi: It's a storage facility.

Ms Jukes: Yes.

Mr. Comuzzi: During this period from 1980, you'd be doing business basically with the Canadian Wheat Board.

Ms Jukes: Yes, that was our main business up until probably 1989, with the Canadian Wheat Board.

Mr. Comuzzi: Then they ceased storage?

Ms Jukes: They have reduced their storage significantly. Before we were handling over 300,000 tonnes for the Wheat Board, and now we're lucky if we handle 60,000 tonnes. So it's a really significant drop.

Mr. Comuzzi: Your fundamental competition as a storage facility would be with Baie-Comeau and Sept-Îles, other storage facilities along the river.

Ms Jukes: For Canadian Wheat Board grain, but locally our major competition would be the railways probably.

Mr. Comuzzi: Are you looking at the possibility of off-board products?

Ms Jukes: For export?

Mr. Comuzzi: Yes.

Ms Jukes: We've looked at it a number of times, but it's the whole distance—

[Translation]

Mme Jukes: Oui, ce sont deux entités distinctes.

M. Comuzzi: Entendu. Et que produit la minoterie Dover?

Mme Jukes: De la farine.

M. Comuzzi: Je me suis demandé, hier soir, pourquoi cette minoterie pas pu produire la farine qui se trouve dans vos entrepôts? Cela aurait-il pu se faire ici même?

Mme Jukes: Ce qui se passe normalement c'est que la farine est entreposée à Halifax car nous avons de la place dans nos entrepôts. Le reste de la farine est transformée par la Dover Mills qui répartit généralement un contrat entre plusieurs minoteries.

M. Comuzzi: Combien de personnes travaillent pour Dover?

Mme Jukes: Une trentaine à peu près.

M. Comuzzi: Quelle est la capacité d'entreposage de votre silo?

Mme Jukes: Cent trente-cinq mille tonnes.

M. Comuzzi: Il s'agit d'un lieu d'entreposage.

Mme Jukes: En effet.

M. Comuzzi: Depuis 1980, j'imagine que vous faites surtout affaire avec la Commission canadienne du blé.

Mme Jukes: Oui, jusqu'à 1989 environ, nous faisons surtout affaire avec la Commission canadienne du blé.

M. Comuzzi: Puis, cet organisme a cessé d'entreposer chez vous?

Mme Jukes: La commission a en effet beaucoup réduit ses besoins d'entreposage. Auparavant, elle nous confiait plus de 300 000 tonnes mais maintenant nous avons de la chance de nous voir confier 60 000 tonnes. Vous voyez combien la baisse est dramatique.

M. Comuzzi: Vos concurrents, en matière d'entreposage, seraient donc Baie-Comeau et Sept-Îles, les autres entrepôts situés le long de la rivière.

Mme Jukes: Pour ce qui est des céréales relevant de la Commission canadienne du blé, nos principaux concurrents de la région seraient sans doute les chemins de fer.

M. Comuzzi: Avez-vous songé à la possibilité de faire transiter par votre entrepôt des céréales qui ne relèvent pas de la Commission?

Mme Jukes: Et destinées à l'exportation?

M. Comuzzi: Oui.

Mme Jukes: Nous avons étudié la question plusieurs fois, mais le problème c'est la distance. . .

• 1650

Mr. Comuzzi: I understand that. But canola is bringing a huge price, and canola's price is based on the ability to deliver. I know for a fact that we're having difficulty in Vancouver and Thunder Bay in shipping canola. Is there a possibility of the canola and the seeds—

M. Comuzzi: Oui, je comprends bien. Mais le canola rapporte gros, mais encore faut-il livrer la marchandise. Je sais avec certitude qu'à Vancouver et à Thunder Bay on a du mal à assurer les expéditions de canola. Serait-il possible. . . pour le canola et les graines de canola?

[Texte]

Ms Jukes: We've looked at that before, and we have had some oilseed products, such as flax seed.

Mr. Comuzzi: So you're looking at that. It's a handsome-looking elevator, and it would be terrible not to use it.

Ms Jukes: Yes.

Mr. Comuzzi: Thank you. Thank you, Mr. Chairman. It is a nice-looking elevator.

The Chairman: If it was sideways, you could have a bowling alley.

Mr. Comuzzi: These people on this committee, Ms Jukes, really tease me.

The Chairman: When it gets near the end of the day, we get punchy.

Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard: With your feed grains coming in now, do most of them come to Halifax and then go by truck or rail to other parts of the province? How do you bring your feed grains in?

Mr. Evans: Up until the last year or so when the rail companies really got aggressive, the majority were coming into Halifax by water. They've been backhauling them as far as Moncton. Beyond that, it has been coming the Quebec way, through Quebec City or whichever way it is. Backhaul to Moncton is about as far as it goes.

Mr. Hubbard: So you're supplying the big mills at New Minas and the Moncton co-op mills with backhauls.

Mr. Evans: As I said, they've come up with a very competitive rate in the last year.

Ms Jukes: On the rail rate, what has happened is that the rail companies have equalized the rates going into Truro, New Minas, and Bedford, but it costs the same per tonne to bring grain to Truro versus New Minas, which is quite a lot farther and also on a short line. The price per pound is the same. So at the moment there's no sense in trucking from Halifax if someone can pay the same rates for stuff coming down by rail.

Mr. Hubbard: From Quebec City?

Ms Jukes: It comes from the prairies.

Mr. Hubbard: Straight through?

Ms Jukes: Yes.

Mr. Hubbard: What other ports in Nova Scotia are important to the agricultural community besides the port of Halifax?

Mr. Evans: That is the only one of any significance that would take vessels of any size.

Mr. Hubbard: I thought that even little ports such as Parrsboro shipped blueberries out by water.

Mr. Evans: The Maple Leaf Shur-Gain company in Port Williams is looking at the possibility, with the removal of feed freight assistance, of doing it at the Hantsport port. The gypsum boats leave from Hantsport. They're looking at using that as a backhaul to offload in Hantsport. There are no facilities there, but there's a harbour that's big enough for the gypsum boats to get into.

[Traduction]

Mme Jukes: Nous avons déjà étudié la question, et nous avons effectivement accueilli des oléagineux et la graine de lin.

M. Comuzzi: Vous avez donc étudié la question. C'est un très beau silo, et il serait vraiment dommage de ne pas l'utiliser.

Mme Jukes: En effet.

M. Comuzzi: Merci. Merci, monsieur le président. C'est vraiment un très beau silo.

Le président: S'il était horizontal, vous pourriez en faire une très belle salle de quilles.

M. Comuzzi: Madame Jukes, les membres du comité prennent plaisir à me taquiner.

Le président: Il est vrai que, en fin de journée, on devient un peu plus moroants.

Monsieur Hubbard.

M. Hubbard: Les céréales fourragères que vous entreposez maintenant, arrivent-elles à Halifax pour être livrées, par camions ou par chemin de fer, à d'autres parties de la province? Comment ces céréales vous parviennent-elles?

M. Evans: Jusqu'à l'année dernière environ, puisque c'est l'année dernière que les compagnies ferroviaires ont vraiment commencé à faire un effort en matière de coûts, la plus grosse partie des marchandises arrivaient par voie d'eau. Elles en transportent jusqu'à Moncton à bord de wagons qui sans cela retourneraient vides. Mais les céréales proviennent du Québec en passant, notamment, par Québec. On ne réexpédie pas au-delà de Moncton.

M. Hubbard: C'est donc vous qui alimentez les grosses minoterie moulins de New Minas, ainsi que les coopératives de Moncton en utilisant les wagons qui, sans cela, rentreraient vides.

M. Evans: Oui, je le répète, les tarifs ferroviaires sont devenus très compétitifs depuis un an.

Mme Jukes: Les compagnies de chemin de fer ont égalisé les tarifs jusqu'à Truro, New Minas, et Bedford, mais c'est le même prix pour transporter une tonne de céréale à Truro qu'à New Minas qui est pourtant considérablement plus loin et qui, en plus est située sur une ligne secondaire. Le prix du transport à la livre est le même et donc, pour l'instant, cela ne vaut pas la peine d'utiliser des camions à partir de Halifax, dans la mesure où le prix sera le même pour des marchandises expédiées par chemin de fer.

M. Hubbard: Depuis Québec?

Mme Jukes: Le grain vient des Prairies.

M. Hubbard: Directement?

Mme Jukes: Oui.

M. Hubbard: À part Halifax, quels sont les autres ports de Nouvelle-Écosse importants pour le milieu agricole?

M. Evans: C'est le seul port important capable d'accueillir des navires de tous gabarits.

M. Hubbard: Je pensais que même des petits ports tels que Parrsboro expédiaient, par voie d'eau, des bleuets.

M. Evans: Maple Leaf Shur-Grain company à Port Williams, envisage effectivement, compte tenu de l'élimination de l'aide au transport aux céréales fourragères, de faire cela à partir du port de Hantsport. Les bateaux qui transportent le gypse, partent de Hantsport. Il s'agirait, après un retour à charge, de décharger à Hantsport. Ce port n'a pas d'entrepôt, mais il est assez grand pour accueillir les bateaux qui transportent le gypse.

[Text]

Mr. Hubbard: You mentioned feed grains. You talk about the Mississippi system or bringing it up along the Atlantic coast. There's more than one obstacle, of course, to that. You have the one in terms of maybe the Coasting Trade Act, but there's also an obstacle in terms of the Canadian Wheat Board. Have you done anything to look at that policy to see if it's possible for farmers in Atlantic Canada to bring grains from the American west?

Mr. Evans: I have not spoken to the Wheat Board, but I've spoken to the president and vice-president of Prairie Pools. Of course they would sooner have us not use other than Canadian product. However, they are also realists and see that if you're going to survive, you have to do it under economics.

I think there wouldn't be the opposition to it now, with the removal of the FFA, that there was previously, because they felt if there was a Canadian subsidy to move the grain, then it should be a Canadian product. I think once that's removed—and everyone is talking about global trade now—there probably wouldn't be as much opposition to it.

Mr. Hubbard: Maybe you haven't looked, Mr. Evans, but in terms of bringing grains from the west of Canada as opposed to from the American system, is there a cost advantage in terms of transportation?

Mr. Robinson: Our department analysis is that with feed freight assistance gone, we'll be using U.S. corn from time to time. That might offset as much as 20% of the loss of the feed freight assistance. We don't really anticipate U.S. corn being something we would use all the time, but when there's a small central Canada crop of corn, in those market situations when central Canada now turns to U.S. corn, we will as well.

On your question, I think the U.S. corn coming to us on a regular basis will be out of Toledo, and it will be on the same boat that brings it in now and at the same cost we're paying now.

There's a possibility, as Lloyd has speculated, that maybe some east coast corn will move in here on a backhaul opportunity. That might happen, but it's also true that tidewater corn, or any grain, is much more valuable than it is inland. It means that corn positioned in Baltimore or the gulf ports is \$10 or \$12 a tonne more than it is in Toledo. You've still got the transportation cost of getting it here. What would work for us in most circumstances would be Toledo coming in. We'd be using exactly the same boats.

[Translation]

M. Hubbard: Vous avez parlé de céréales fourragères. Vous avez également évoqué le réseau de navigation fluviale du Mississippi et l'idée de l'étendre le long du littoral de l'Atlantique. Ce projet se heurte, bien sûr, à plusieurs obstacles. L'un d'entre eux serait peut-être la Loi sur le cabotage, mais un autre obstacle serait la Commission canadienne du blé. Avez-vous examiné les mesures actuellement en vigueur pour voir dans quelle mesure les agriculteurs de nos régions de l'Atlantique pourraient importer des céréales de l'ouest américain?

M. Evans: Je n'en ai pas encore parlé avec la Commission du blé, mais j'ai parlé au président ainsi qu'au vice-président de Prairie Pools. Il est clair qu'ils préféreraient que nous nous en tenions à des céréales canadiennes. Cela dit, ils sont réalistes et ils comprennent que pour survivre il faut tenir compte des conditions et facteurs économiques.

Étant donné l'élimination de l'aide au transport des céréales fourragères, je ne pense pas qu'ils s'y opposeraient car, en effet, auparavant ils estimaient que dans la mesure où le transport des céréales était subventionné par le gouvernement canadien, il y avait lieu d'utiliser des céréales canadiennes. Une fois la subvention éliminée—et, aujourd'hui, tout le monde parle de la globalisation du commerce—je ne pense pas qu'il y ait beaucoup d'obstacles à une nouvelle source d'approvisionnement.

M. Hubbard: Vous n'avez peut-être pas envisagé la question, monsieur Evans, mais, au niveau du transport, coûte-t-il moins cher de faire venir des céréales de l'ouest du Canada, ou de se les procurer aux États-Unis?

M. Robinson: D'après l'analyse effectuée par nos services, une fois éliminée la subvention au transport des céréales fourragères, nous ferons de temps à autre appel au maïs américain. Cela permettra de compenser jusqu'à 20 p. 100 la subvention de transport appelée à disparaître. Nous n'envisageons pas vraiment de recourir systématiquement au maïs américain, mais lorsque la récolte de maïs est faible dans le centre du Canada, c'est-à-dire dans les cas où le centre du Canada lui-même fait appel au maïs américain, nous ferons de même.

Pour répondre à votre question, je dois dire que, d'après moi, le maïs américain que nous importerons de façon régulière sera acheminé à partir de Toledo et utilisera le même bateau qu'à l'heure actuelle, au même tarif qu'à l'heure actuelle.

Comme le pense Lloyd, il est également possible qu'une partie du maïs de la côte Est transite par ici, profitant ainsi des possibilités de retour à charge. La chose est possible, mais il est également vrai que le maïs, et cela vaut pour toutes les céréales, coûte beaucoup plus cher au départ d'un port maritime qu'au départ d'un port intérieur. Cela veut dire que le maïs entreposé à Baltimore, ou dans l'un des ports du golfe, va coûter de 10\$ à 12\$ de plus la tonne que le maïs se trouvant à Toledo. Il faut encore compter le prix du transport pour l'y acheminer. Dans la plupart des cas, ce qui nous conviendrait le mieux, ce serait les départs de Toledo. On utiliserait exactement les mêmes bateaux qu'à l'heure actuelle.

[Texte]

Maybe an opportunity movement up the east coast would materialize, but it's pretty limited on how far it could go. Throughput is a problem for Elke's operation. At the moment almost all the export grain they get is shipped jointly with feed grains and Dover Mills' grain. There are no shiploads of export grain pure and simple that go into the elevators; it's simply used as a fill-out.

If something miraculous were to happen and we were to turn to U.S. corn, and we were using only that as our principal feed grain, the elevator would lose its export business and they'd have a throughput problem.

Really, I anticipate that prairie grain will still be well over half the grain that we'll use in Nova Scotia. We'll still use Ontario corn. We'll use U.S. corn under those same market circumstances under which Quebec and Ontario industries turn to U.S. corn. This will all work out. It's to be seen.

Mr. Comuzzi: Are there any other grain elevators along the east coast? How about in Baltimore, in the United States?

A witness: In Norfolk as well.

Mr. Comuzzi: In Norfolk? Is it a bigger facility than we have?

A witness: No.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Comuzzi. Thank you, everyone. Mr. Robinson, Ms Juckes, Mr. Evans, thank you very much for your submission to the committee. We appreciate it.

Mr. Evans: Thank you, Mr. Chairman, for hearing us.

The Chairman: In closing and on behalf of my colleagues, I want to thank all those who took the time and made the effort to present a submission to this committee. Your contributions are important and have given us a greater insight into the marine sector here in Nova Scotia and the role it plays in this province's economy.

May I also thank members of the Halifax Port Corporation for their kind hospitality during our visit.

This committee with reconvene tomorrow at 8 a.m. in St. John's, Newfoundland.

[Traduction]

Peut-être y aura-t-il des occasions d'acheminer les céréales le long de la côte Est, mais je ne vois pas qu'il y ait beaucoup d'occasions de le faire. Dans l'optique de Elke, le problème en est un d'utilisation de nos capacités de stockage. À l'heure actuelle, presque toutes les céréales vouées à l'exportation qui transitent par Halifax sont expédiées en même temps que des céréales fourragères et les céréales destinées aux moulins Dover. On n'accueille jamais de cargaisons constituées exclusivement de céréales destinées à l'exportation; pour nous c'est simplement un appoint.

Si par miracle nous recourrions exclusivement au maïs américain pour l'essentiel de nos besoins en matière de céréales fourragères, le silo perdrait les quantités actuellement destinées à l'exportation et on aurait effectivement un gros problème de sous-utilisation.

Mais, en fait, je prévois qu'en Nouvelle-Écosse nous continuerons à nous approvisionner dans les Prairies canadiennes pour plus de la moitié de nos besoins céréaliers. Nous continuerons à utiliser du maïs ontarien. Nous recourrons au maïs américain dans les cas où les industries québécoise et ontarienne y ont également recours. Tout cela s'arrangera. C'est à voir.

M. Comuzzi: Y a-t-il d'autres silos à céréales installés le long de la côte Est? Y en a-t-il à Baltimore, aux États-Unis?

Une voix: À Norfolk également.

M. Comuzzi: À Norfolk? Est-il plus gros que celui de Halifax?

Une voix: Non.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Comuzzi. Merci à tous. Monsieur Robinson, madame Juckes, monsieur Evans, je tiens à vous remercier pour l'exposé que vous nous avez présenté. Nous vous avons écouté avec beaucoup d'intérêt.

M. Evans: Merci, monsieur le président, de nous avoir prêté attention.

Le président: Pour terminer, et au nom de l'ensemble de mes collègues, je tiens à remercier toutes les personnes qui ont pris le temps et qui ont fait l'effort de présenter un exposé devant le comité. Votre participation est importante. Elle nous a aidés à mieux comprendre le secteur du transport maritime en Nouvelle-Écosse et le rôle de ce secteur au sein de l'économie de la province.

Je tiens également à remercier les membres de la Société du port de Halifax de son aimable hospitalité au cours de notre visite.

Le comité reprendra ses délibérations demain à 8 heures à St. John's, Terre-Neuve.

Mike McGrath, Treasurer.

From Nova Scotia Marine Pilots:

Alexander L. MacIntyre, Pilot;

Andrew Rae, Pilot;

Terry Pittman, Pilot.

From the Halifax–Dartmouth Port Development Commission:

John Gratwick, Chairman.

From the Halifax Shipping Association:

James Stoneman, Director;

Fritz King, Atlantic Container.

From the Nova Scotia Department of Agriculture and Marketing:

David Robinson, Economist.

From the Nova Scotia Federation of Agriculture:

Lloyd Evans, Executive member;

Elke Jukes, Canadian Feed Industry Association (Atlantic Division).

Mike McGrath, trésorier.

De «Nova Scotia Marine Pilots»:

Alexander L. MacIntyre, pilote;

Andrew Rae, pilote;

Terry Pittman, pilote.

De la Commission de développement du port de Halifax–Dartmouth:

John Gratwick, président.

De la «Halifax Shipping Association»:

James Stoneman, directeur;

Fritz King, «Atlantic Container».

Du ministère de l'Agriculture et du Marketing de la Nouvelle-Écosse:

David Robinson, économiste.

De la Fédération de l'agriculture de la Nouvelle-Écosse:

Lloyd Evans, membre de la direction;

Elke Jukes, «Canadian Feed Industry Association (Division de @tu l'Atlantique)».



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Nova Scotia Department of Transportation and Communications:

Don J. MacDougall, Director, Transportation Planning and Policy.

From the Halifax Port Corporation:

David Bellefontaine, President and CEO;

Merv Russell, Chairman of the Board;

Patricia McDermott, Vice-President, Marketing.

From the Metropolitan Halifax Chamber of Commerce:

Dr. Mary Brooks, Chair, Transportation Committee;

Nancy Conrad, Policy Manager.

From Secunda Marine Services Ltd.:

Graham Curren, Vice-President, Marketing.

From the Province of Nova Scotia:

George Archibald, M.L.A. (Economic Development Critic)

From the Company of Master Mariners of Canada:

Captain Angus McDonald, Councillor.

From the Atlantic Pilotage Authority:

Captain C.R. Worthington, Chairman;

Captain Tom Sellers, Director of Operations;

(Continued on previous page)[Ileaf correction—APGL—290395]

TÉMOINS

Du ministère des Transports et Communications de la Nouvelle-Écosse:

Don J. MacDougall, directeur, Politique et Planification des Transports.

De la Société du port de Halifax:

David Bellefontaine, président et directeur général;

Merv Russell, chef de la direction;

Patricia McDermott, vice-présidente, Marketing.

De la Chambre de commerce de la région de Halifax:

Mary Brooks, présidente du Comité des transports;

Nancy Conrad, gestionnaire, Politique.

De «Secunda Marine Services Ltd.»:

Graham Curren, vice-président, Marketing.

De la Nouvelle-Écosse:

George Archibald, membre de l'Assemblée législative (Critique en matière de développement économique).

De «Company of Master Mariners of Canada»:

Capitaine Angus McDonald, conseiller.

De l'Administration de pilotage de l'Atlantique:

Capitaine C.R. Worthington, président;

Capitaine Tom Sellers, directeur des opérations;

(Suite à la page précédente)[correction au Ileaf—APGL—290395]

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 33

Thursday, March 16, 1995
Saint John, New Brunswick

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 33

Le jeudi 16 mars 1995
Saint John (Nouveau-Brunswick)

Président: Stan Keyes

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing
Committee on*

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the
national marine sector

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du
secteur maritime au Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 16, 1995
(42)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:03 o'clock a.m. this day, in Ballroom "C" of the Delta Saint John Hotel, in Saint John (New Brunswick), the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard, and Stan Keyes.

Associate Member present: Elsie Wayne.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited: B.E. Murphy, Manager, Transportation Operations. *From Enterprise Saint John:* Stephen Carson, General Manager; Christiane Vaillancourt, Coordinator, Business Development. *From the International Longshoremen's Association, Local 273:* Patrick Riley, Business Agent and Secretary-Treasurer. *From the Town of Dalhousie:* Sandy MacLean, Mayor. *From the Saint John Port Corporation:* K.R. Krauter, General Manager and Chief Executive Officer; Harry Gaunce, Chairman. *From New Brunswick Federation of Agriculture:* Dwayne Hicks, President. *From the Department of Transportation, Province of New Brunswick:* The Honourable Sheldon Lee, Minister. *From the Miramichi Port Committee:* Ann Creamer, Member; John Esson, Member; Pat Deveaux, Member; Daryl Black. *From the Atlantic Provinces Transportation Commission:* Ramsay M.S. Armitage, General Manager. *From Irving Forest Services Limited:* Robert P. Youden, Vice-President, Administration; J.K. Irving, Principal. *From Irving Oil:* Blaine Higgs, Marine District Manager. *From Kent Line Limited:* Donald A. Hall, Vice-President and General Manager; Captain P.T.C. Gates, Manager, Tankers. *From Saint John Marine Pilots:* Captain J.W. May, Chairman; Captain Don Duffy, Secretary-Treasurer. *From Saint John Board of Trade:* Hugh R. Tidby, President; Kent Davison, Chairman, Marine Policy Task Force; Ralph Murray, Member of the Marine Policy Task Force. *From the City of Saint John:* Shirley McAlary, Deputy Mayor; Edward Farren, Intergovernmental Affairs. *From Avenor Maritimes Inc.:* Emmanuelle Collin, Vice-President, Communications and Government Affairs; Linda Gauvin, Controller. *From Woodstock Cold Storage (1990) Limited:* Peter W. Frye, President and Director, Bayside Food Terminal.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:03 o'clock p.m., the meeting was suspended.

At 1:35 o'clock p.m., the meeting resumed.

The Acting Chairman Mr. Hubbard took the Chair.

The witnesses made statements and answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 16 MARS 1995
(42)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 8 h 03, dans la salle Ballroom «C» de l'hôtel Delta de Saint John, à Saint John (Nouveau-Brunswick), sous la présidence de Stan Keyes (président).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Jim Gouk, Michel Guimond, Charles Hubbard et Stan Keyes.

Membre associé présent: Elsie Wayne.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De Potash Corp. of Saskatchewan Sales Limited: B.E. Murphy, gérant, Opérations de transport. *De Enterprise Saint John:* Stephen Carson, directeur général; Christiane Vaillancourt, coordonnatrice, Expansion économique et aide aux entreprises. *De l'Association internationale des débardeurs—Local 273:* Patrick Riley, agent d'entreprise et secrétaire-trésorier. *De la Ville de Dalhousie:* Sandy MacLean, maire. *De la Société du port de Saint John:* K.R. Krauter, président-directeur général; Harry Gaunce, président. *De la Fédération d'Agriculture du Nouveau-Brunswick:* Dwayne Hicks, président. *Du Ministère des transports du Nouveau-Brunswick:* L'honorable Sheldon Lee, Ministre. *De la Société du port de Miramichi:* Ann Creamer, membre; John Esson, membres; Pat Deveaux, membre; Daryl Black. *De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique:* Ramsay M.S. Armitage, directeur général. *De Irving Forest Services Limited:* Robert P. Youden, vice-président, Administration; J.K. Irving, actionnaire. *De Irving Oil:* Blaine Higgs, Marine Distribution Manager. *De Kent Line Limited:* Donald A. Hall, vice-président et directeur général; Capitaine P.T.C. Gates, gérant, Tankers. *De Saint John Marine Pilots:* Capitaine J.W. May, président; Capitaine Don Duffy, secrétaire-trésorier. *Du Bureau de commerce de Saint John:* Hugh R. Tidby, président; Kent Davison, président, Marine Policy Task Force; Ralph Murray, membre, Marine Policy Task Force. *De la Ville de Saint John:* Shirley McAlary, adjointe au maire; Edward Farren, Affaires intergouvernementales. *De l'Avenor Maritimes Inc.:* Emmanuelle Collin, vice-présidente, Communications et affaires gouvernementales. Linda Gauvin, contrôleur. *De Woodstock Cold Storage (1990) Limited:* Peter W. Frye, président et directeur, Bayside Food Terminal.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 03, le Comité suspend ses travaux.

À 13 h 35, le Comité reprend ses travaux.

Le président suppléant Mr. Hubbard prend le fauteuil.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

It was agreed, — That the brief submitted by Saint John Port Corporation be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence* (See Appendix "PORT-1").

At 5:17 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

Il est convenu, — Qu'un mémoire présenté par la Société du port de Saint John figure en annexe aux *Procès verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (Voir Appendice «PORT-1»)

À 17 h 17, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, March 16, 1995

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 16 mars 1995

• 0806

The Chairman: Order.

We have several witnesses to hear from today. So pursuant to Standing Order 108(2), and as per a decision reached by the regular members of this esteemed committee two months ago to visit each port city in each of the nation's maritime provinces, our committee will continue its consideration of Canadian marine issues here in Saint John, New Brunswick.

As indicated in the study's terms of reference, our analysis will include an examination of the port system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canadian Coast Guard. This is the first comprehensive Canadian marine study ever conducted by federal authorities. Consequently, our work has both political and historic significance.

Our study has five key objectives: one, identifying key competitive challenges; two, defining essential federal roles and services; three, developing options to reduce subsidies and examine various commercialization options; four, obtaining regional views on priorities, issues, and solutions; and finally, building a consensus on those solutions, future directions, and development of a comprehensive national marine strategy.

I'm informed that in recent years the port of Saint John has been successfully strengthening its strategies in market segments in which it has the most competitive advantages. Throughout the course of these proceedings I am sure our witnesses will provide us with additional insight into the key marine activities in and around Saint John and throughout the province of New Brunswick.

I should mention for all those in attendance that these proceedings are being recorded and translation devices are available for anyone who needs them. My colleagues will tell you that I have a sharp whip, and I'm going to stay as close to schedule as possible. So I'm appealing to the witnesses to make a presentation of not more than 15 minutes in order to allow for questions from my colleagues.

I have just a couple of notes. One, joining the regular members of this committee is the hon. member for Saint John, Elsie Wayne. Elsie, welcome.

Also, I think I can speak on behalf of my colleagues when I say thanks to Ken Krauter, the port manager of the port of Saint John, for his kindness and hospitality in meeting us at the airport last night and filling us in on a few of the great advantages of the port of Saint John here in New Brunswick.

Mrs. Wayne (Saint John): Mr. Chairman, I'd like to welcome you and the members here. I thank you very much for coming. As you can see, there's a great deal of interest. It's a grand old city, and I hope that before you go back you will have an opportunity to take a few minutes with Mr. Krauter and really look at the port, because it is just down the street.

Le président: La séance est ouverte.

Nous allons recevoir quelques témoins aujourd'hui. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, et selon une décision prise par les membres réguliers de notre estimé comité, il y a deux mois, nous visitons chaque ville portuaire des provinces Maritimes, et aujourd'hui nous nous arrêtons à Saint John, au Nouveau-Brunswick, dans le cadre de notre examen des questions maritimes au Canada.

Comme le prévoit notre ordre de renvoi, notre analyse porte sur les ports, les services de pilotage, la voie maritime du Saint-Laurent et la Garde côtière canadienne. C'est la première fois qu'on effectue au gouvernement fédéral une étude approfondie des questions maritimes au Canada. Par conséquent, nos travaux ont une importance à la fois politique et historique.

Nous avons cinq objectifs clés: déterminer quels sont les défis que représente la concurrence; définir quels sont les rôles et les services essentiels du gouvernement fédéral; trouver des solutions pour réduire les subventions et examiner diverses possibilités de commercialisation; obtenir le point de vue régional sur les priorités, les questions de l'heure et les solutions; et, enfin, obtenir un consensus au sujet de ces solutions, de ces orientations futures et mettre au point une stratégie maritime nationale globale.

On me dit qu'au cours des dernières années, le port de Saint John a renforcé ses stratégies dans des créneaux où il avait le plus d'avantages concurrentiels. Dans le cadre de nos délibérations, je suis convaincu que nos témoins nous fourniront davantage de renseignements au sujet des activités maritimes clés à Saint John et aux alentours, ainsi qu'ailleurs au Nouveau-Brunswick.

Je signale à notre auditoire que nos délibérations sont enregistrées et que des services d'interprétation sont disponibles pour ceux qui en ont besoin. Mes collègues vous diront que je les mène à la baguette, et je vais m'assurer que dans la mesure du possible nous respecterons l'horaire. Je demande donc aux témoins de faire un exposé d'au plus 15 minutes, afin de laisser du temps pour les questions de mes collègues.

J'ai quelques petites annonces à faire. Premièrement, l'honorable députée de Saint John, Elsie Wayne, se joint aujourd'hui aux membres réguliers du comité. Bienvenue, Elsie.

Deuxièmement, je crois pouvoir remercier au nom de mes collègues Ken Krauter, le directeur du port de Saint John, pour sa chaleureuse hospitalité. Il nous a rencontré à l'aéroport hier soir et nous a déjà décrit quelques-uns des grands avantages du port de Saint John, ici, au Nouveau-Brunswick.

Mme Wayne (Saint John): Monsieur le président, je tiens à vous souhaiter la bienvenue ainsi qu'aux membres du comité. Je vous remercie beaucoup d'être venus. Comme vous le voyez, cette question suscite beaucoup d'intérêt. C'est une grande et vieille ville, et j'espère qu'avant de retourner à Ottawa vous aurez l'occasion de prendre quelques minutes, avec M. Krauter, pour vraiment aller admirer notre port, qui est juste au bout de la rue.

[Text]

C'est avec grand plaisir que je vous souhaite la bienvenue à Saint John.

Thank you, and welcome.

The Chairman: As our first witness this morning, we welcome to the table Mr. Murphy, manager of transportation operations with the Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited.

Mr. B.E. Murphy (Manager, Transportation Operations, Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited): I think that at least you'll be pleased with the length of my presentation. I don't think it will be more than five minutes.

To the members of the House of Commons Standing Committee on Transport, regarding proposed changes to the status of ports and marine infrastructures: The Potash Corporation of Saskatchewan Inc. mines potash at its Sussex, New Brunswick, division and sells it in eastern Canada, the eastern United States, and the world market. We directly employ 340 people in New Brunswick and produce approximately 700,000 metric tonnes per year. We currently export around 85% of our production through the port of Saint John.

• 0810

The international market is competitive and volatile. It tends to have periods of depressed conditions interspersed with short peaks of relative prosperity. In this kind of market it is essential that our operations have access to efficient and affordable marine shipping services.

The above explains our interest in the changes proposed for ports and marine infrastructures. In our definition ports are places, including facilities and operations, where products and people change from land to marine transport. Marine infrastructures include such items as navigational aids, public way dredging, and ice-break-ing, many of the activities now performed by the coast guard.

Traditionally, much of the global marine infrastructure has been constructed and maintained by national authorities for reasons of national security and the national need to facilitate international trade. This centrally supplied infrastructure has mostly been paid for out of the general tax base because of its acknowledged importance to the national well-being.

In Canada we have a mixture of approaches to providing ports and facilities. Different port organizations have different degrees of autonomy. Local port commissions, including Saint John, already have a limited degree of autonomy, while generally speaking less economically important ports have progressively less autonomy as they decline in size.

We are in favour of much greater autonomy for commercially viable ports, subject, however, to major qualifications. We are in favour of increased autonomy for the port of Saint John because we believe a strongly local entity will be more responsive to local concerns. We also believe that local responsibility for capital and operational expenditures will lead to more rapid and rational decision-making for the benefit of all port users and the provincial community at large.

[Translation]

I am really pleased to welcome you in Saint John.

Merci et bienvenue.

Le président: Notre premier témoin ce matin est M. Murphy, directeur du transport à la Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited.

M. B.E. Murphy (gérant, Transport, Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited): Vous serez sans doute ravis de la durée de mon exposé, qui ne devrait pas prendre plus de cinq minutes, je crois.

À l'intention des membres du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, au sujet des changements proposés au statut des ports et aux infrastructures maritimes: la Potash Corporation of Saskatchewan Inc. extrait de la potasse de ses mines de Sussex, au Nouveau-Brunswick, et la vend dans l'Est du Canada et des États-Unis, ainsi que sur les marchés mondiaux. Nous employons directement 340 personnes au Nouveau-Brunswick, et notre production annuelle est d'environ 700 000 tonnes métriques. Nous exportons actuellement environ 85 p. 100 de cette production, à partir du port de Saint John.

Le marché international est très concurrentiel et changeant. On y vit des périodes de ralentissement éclairées parfois par de courtes périodes de prospérité relative. Avec ce genre de marché, il est crucial pour nous d'avoir accès à des services de transport maritime efficaces et à coût raisonnable.

Voilà qui explique notre intérêt pour les changements proposés au statut des ports et aux infrastructures maritimes. D'après nous, les ports sont des endroits où se trouvent des installations et des services qui permettent le transbordement de produits et de personnes. Les infrastructures maritimes comprennent les aides à la navigation, le dragage des voies de transport maritime et le déglacage; beaucoup de ces activités font partie des responsabilités de la Garde côtière.

Traditionnellement, la plupart des infrastructures maritimes ont été construites et entretenues par des autorités nationales, afin d'assurer la sécurité du pays et de répondre aux besoins nationaux en matière de commerce international. Ces infrastructures fournies par le gouvernement central ont été payées surtout par les voies fiscales ordinaires, à cause de l'importance qu'on leur accordait pour le bien-être national.

Au Canada, diverses méthodes ont mené à la construction des ports et des installations portuaires. Divers organismes portuaires ont des degrés d'autonomie variables. Les commissions portuaires locales, y compris celle de Saint John, ont déjà un niveau limité d'autonomie, alors que des ports dont l'importance économique est généralement moindre ont une autonomie correspondant à leur taille.

Nous souhaitons une plus grande autonomie pour la viabilité commerciale des ports, à certaines conditions toutefois. Nous voulons augmenter l'autonomie du port de Saint John parce que nous croyons qu'une instance locale forte saura mieux répondre à nos besoins locaux. Nous croyons également que si les décisions relatives aux dépenses d'immobilisations et d'exploitation sont prises au niveau local, elles le seront plus rapidement, ce qui sera avantageux pour tous les usagers du port et pour la province en général.

[Texte]

Ports granted a greater degree of autonomy must not be burdened with the costs of national interests and the marine infrastructure but must be placed on a level cost playing field vis-à-vis their competitors. By this we mean, for example, that enhanced autonomy with its greater financial responsibility must start with the elimination of outstanding debts to Ottawa. Any such debts must be written off as indeed has been done on previous occasions at various ports. It is further our belief that autonomous local port authorities should not have to pay any ongoing levy in support of the Canada Ports Corporation or any other form of national interest impost.

To ensure the benefits of local control are in fact devolved to the community, the governing authority must include members of the shipping, operating, and local communities.

If these conditions are met, it is our belief that a local authority will maintain and improve local facilities at current or better levels of expense for port users.

In addition to the increased costs associated with the current proposals for further federal cost recoveries, Saint John port users are already affected by the cancellation of the Atlantic Region Freight Assistance Act. If not corrected, this combination of increases will reduce the competitive strength of New Brunswick exporters in the intensely competitive global commodity markets. If we do not export, we pay neither port costs nor taxes.

We respectfully suggest to the committee that such items of marine infrastructure as are found to be essential to the national well-being, for example coastal policing, navigational aids, marine safety, public way dredging, items or operations required to ensure international trade and to which commercial capital cannot be attracted at a reasonable cost, continue to be funded from the general tax base. This being said, we do strongly support efforts towards greater efficiency and lower cost operations in these areas.

Mr. Chairman, that's the end of the formal presentation, but if I may, I would just like to add a comment.

• 0815

We are very much aware of the importance of the pilotage question and the coast guard question. However, we are not direct users of these services, although obviously they impact very much on the availability of marine services to us. Our feeling is that we are not sufficiently up to date or involved in these areas to give any sensible answers. Some of the organizations to which we belong, for example the Canadian Fertilizer Institute, will be making comments. But they have access to greater expertise than we do at the moment.

That being said, we thank the committee for your time and patience in hearing our concern today.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Murphy, for your submission to the committee. We thank you for taking the time to develop your thoughts and present them to us this morning.

[Traduction]

Les ports qui disposent d'une plus grande autonomie ne doivent pas porter le fardeau des coûts des intérêts nationaux et des infrastructures maritimes; ils doivent plutôt être sur le même pied que leurs concurrents pour ce qui est des coûts. En d'autres mots, l'autonomie accrue, assortie d'une plus grande responsabilité financière, doit commencer par l'élimination des dettes qui restent envers Ottawa. Ces dettes doivent être radiées, comme on l'a fait précédemment pour divers ports. Nous croyons en outre que les autorités portuaires locales autonomes ne devraient pas avoir à payer des droits pour le soutien financier de la Société canadienne des ports, ni toute autre forme d'impôt associé à l'intérêt national.

Pour veiller à ce que les avantages d'un contrôle local soient vraiment entre les mains de la communauté, l'autorité portuaire devra comprendre parmi ses membres des gens du secteur du transport maritime, de l'exploitation du port et des collectivités locales.

Si ces conditions sont remplies, nous croyons qu'une autorité portuaire locale conservera ou améliorera les installations locales, à un coût inférieur ou égal pour les usagers du port.

En plus des coûts supplémentaires associés aux propositions actuelles relatives à l'augmentation du recouvrement des coûts fédéraux, les usagers du port de Saint John sont déjà touchés par l'annulation de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Si l'on ne remédie pas à la situation, ces augmentations combinées réduiront la compétitivité des exportateurs de la province sur les marchés mondiaux des marchandises, qui sont très concurrentiels. Si nous n'exportons pas, nous ne payons pas de frais de port ni de taxes.

Nous disons donc au comité que les infrastructures maritimes qui sont essentielles au bien-être national, par exemple les services de police maritime, d'aide à la navigation, de sécurité maritime, de dragage et autres services nécessaires au commerce international qui ne suscitent pas d'investissement commercial à un coût raisonnable, doivent continuer à être financées par les voies fiscales ordinaires. Cela dit, nous encourageons fortement les efforts déployés pour améliorer l'efficacité et réduire le coût de ces services.

Monsieur le président, voilà qui termine mon exposé, mais si vous me le permettez, j'aimerais formuler un commentaire.

Nous mesurons très bien l'importance des questions comme celles du pilotage et de la Garde côtière. Nous ne nous prévalons pas directement de ces services même s'ils ont une nette incidence sur les services maritimes dont nous pouvons nous prévaloir. Nous connaissons trop mal ces dossiers, ou encore l'information dont nous disposons n'est pas suffisamment à jour pour nous permettre de vous fournir des réponses éclairées. Certaines des associations auxquelles nous appartenons, comme l'Institut canadien des engrais, disposent de spécialistes mieux versés que nous en la matière qui viendront comparaître.

Là-dessus, je remercie le comité du temps qu'il a bien voulu nous consacrer aujourd'hui.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Murphy, de votre exposé. Je vous remercie d'avoir pris le temps de réfléchir à la question et de nous présenter vos vues ce matin.

[Text]

We have a few questions for you. We'll begin with the hon. member for the Miramichi.

Mr. Hubbard (Miramichi): Good morning, Mr. Murphy.

In selling your potash, are you dealing with a selling price in terms of the port of Saint John or a delivered price in terms of your purchasers?

Mr. Murphy: That varies, depending on the terms of sale for a particular shipment. We may in fact sell C and F, or we may sell FOB. In either case, of course, a vital component, or the component that is most vital to us, is the cost of putting it aboard the ship.

Mr. Hubbard: That's what I was leading to. For your company, in comparison with other ports, how do your costs for the port of Saint John compare with those of receiving ports, in handling costs per tonne? Do you have experience with that?

Mr. Murphy: Not great. I would suspect currently Saint John is well placed in relation to the receiving ports, because the terminal through which we export is purpose-built for the export of potash. This enables us to achieve loading levels not matched at the unloading ports.

Mr. Hubbard: The unloading ports you refer to are the big ports along the Atlantic seaboard?

Mr. Murphy: They are the Brazilian ports, which experience a great deal of congestion and tend to unload. . . They all load, as far as I know, by grab. The European ports are less congested than the Brazilian ports, but again unload at a fairly slow rate.

Mr. Hubbard: Was your company getting money from the Atlantic freight rate subsidies in trucking from the Sussex area to Saint John? If it was, what type of hit does that program have on your company?

Mr. Murphy: We use rail to the port, basically, and we were receiving assistance under the act. I am not personally certain of the amount, but I believe the impact on us would be in the region of 50¢ a tonne.

Mr. Hubbard: Translated into dollars for your company. . .? It would be quite a significant amount, at 700,000 tonnes.

Mr. Murphy: Of that, 85% is going to exports, so. . . yes.

Mr. Hubbard: When you talk of "forgiving debts", probably you're referring to some of the debts associated with the port of Saint John. You know the federal government has written off a major debt here in Saint John over the years. You're speaking of debts associated with the terminal your company uses.

Mr. Murphy: No, this is the debt of the port of Saint John. I am aware, as you say, that debt has already been written off here once, as it has for many other ports.

Our feeling is that we would be strongly in favour of, if you like, greater autonomy, greater commercialization of the port of Saint John, but we feel if this debt could be written off at all ports—and Saint John's is probably among the most significant at present—then the port would very much be on its own in that respect, and able to swim on its own.

[Translation]

Nous aimerions vous poser quelques questions. Nous allons commencer par le député de Miramichi.

M. Hubbard (Miramichi): Bonjour, monsieur Murphy.

Est-ce que le prix de vente de la potasse est calculé en fonction du port de Saint John, ou s'agit-il d'un prix à la livraison?

M. Murphy: Cela dépend des conditions du contrat. Le prix peut être C.F. (coût et fret) ou FAB (franco à bord). Dans l'un ou l'autre cas, l'élément le plus important pour nous, c'est le coût du chargement à bord du navire.

M. Hubbard: C'est là que je voulais en venir. Dans le cas de votre entreprise, quels sont les coûts de manutention à la tonne du port de Saint John par rapport à d'autres ports de réception? Le savez-vous?

M. Murphy: Pas tout à fait. Je pense qu'actuellement Saint John se compare assez bien aux autres ports de réception, parce que le terminal que nous utilisons a été conçu pour l'exportation de la potasse. Cela nous permet de charger des quantités que ne peuvent pas égarer les ports de déchargement.

M. Hubbard: Les ports de déchargement dont vous parlez sont les grands ports de la côte atlantique?

M. Murphy: Il s'agit des ports du Brésil, où il y a beaucoup de congestion et qui souvent déchargent. . . À ma connaissance, tout le chargement se fait à l'aide de bennes preneuses. Les ports européens sont moins congestionnés que les ports du Brésil, mais là encore le déchargement se fait assez lentement.

M. Hubbard: Votre compagnie touchait-elle des subventions au titre du transport des marchandises dans les provinces Maritimes pour le camionnage entre la région de Sussex et de Saint John? Si c'était le cas, quel effet ce programme avait-il sur votre compagnie?

M. Murphy: Nous nous servons du chemin de fer jusqu'au port, essentiellement, et nous recevons de l'aide en vertu de la loi. Je ne sais pas moi-même exactement quelle somme, mais je crois que cela avoisinait 50¢ la tonne.

M. Hubbard: Au total, pour votre compagnie. . .? Cela fait une somme coquette à raison de 700 000 tonnes.

M. Murphy: Là-dessus, 85 p. 100 est destiné à l'exportation; c'est donc dire que. . . oui.

M. Hubbard: Quand vous parlez d'effacement de la dette, j'imagine que vous pensez aux dettes du port de Saint John. Vous savez que le gouvernement fédéral a radié une grande part des dettes du port de Saint John au fil des années. Vous parlez de la dette relative au terminal utilisé par votre compagnie.

M. Murphy: Non, je parle de la dette du port de Saint John. Je sais, comme vous l'avez dit, que des dettes ont déjà été radiées, comme cela a été le cas pour de nombreux autres ports.

Notre position à nous, c'est que nous sommes fermement en faveur de, mettons, voir le port de Saint John devenir plus autonome, plus commercial. Toutefois, si la dette pouvait être radiée dans le cas de tous les ports—et celle de Saint John est probablement parmi la plus considérable à l'heure actuelle—alors le port serait beaucoup plus autonome et pourrait se tirer d'affaire tout seul.

[Texte]

Mr. Hubbard: Other ports are paying, shall we say, dividends to the federal government. You are suggesting we go from clearing the deck of debts. . . The debts probably came to, what, \$40 million or so for the port of Saint John?

Mr. Murphy: I understood it was closer to \$18 million. But I could be wrong on that.

• 0820

Mr. Hubbard: It certainly has some significance. Debts are a big factor in this country. I guess all of us would like to write our debts off, especially the federal government. But it's not very easy to do that; somebody has to take them over.

You're suggesting, then, that we should move to a dividend system, with the port paying a percentage of its gross or an annual dividend to the federal government to support the investment the federal government has put into the port of Saint John. Is that correct?

Mr. Murphy: No. I said write off and I meant write off.

Mr. Hubbard: But at that point the port, and most ports of this size, should make money.

Mr. Murphy: True.

Mr. Hubbard: The larger ports in this country are making money, and I would hope that the port of Saint John, which is a very efficient one, will be making money in the very near future.

Mr. Murphy: But if the port is to become that autonomous, then I don't see why it should pay. If the port is being tossed out on its own, as we are recommending, then the port would keep any money it made. If, after becoming autonomous to this degree, the port in the future borrows money from the federal government or from anybody else, then obviously it will have to pay that money back.

Mr. Hubbard: I think in 1981 the debt was pretty well written off and these are new debts that were incurred in the 1980s. We shall have to look at this at some point in time.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Following on Mr. Hubbard's line of questioning, I think the debt, federally and provincially, is around \$40 million. How much of that debt could you attribute to facilities that were built directly for the potash industry?

Mr. Murphy: I don't know the answer to that question.

Mr. Comuzzi: Were special facilities built for the potash industry at the port of Saint John in order to assist your company?

Mr. Murphy: The potash terminal was expressly built to permit the export of potash, yes.

Mr. Comuzzi: When was that?

Mr. Murphy: I'm not sure of the exact date, but in the early 1980s.

Mr. Comuzzi: I liked your saying that the potash industry, like all other industry, goes through periods of depressed economy, followed by a very few years of prosperity.

[Traduction]

M. Hubbard: Les autres ports versent ce que l'on pourrait appeler des dividendes au gouvernement fédéral. Vous proposez d'effacer ces dettes. . . Dans le cas du port de Saint John, cette dette s'élève à environ 40 millions de dollars, n'est-ce pas?

M. Murphy: Je croyais que c'était plutôt 18 millions de dollars. Mais je peux me tromper.

M. Hubbard: Ce n'est pas négligeable. L'endettement est un gros problème au Canada. Tous, nous aimerions radier nos dettes, surtout le gouvernement fédéral. Mais ce n'est pas chose facile; quelqu'un doit les assumer.

C'est pourquoi vous préconisez un régime de dividendes. Le port versera un pourcentage de son chiffre d'affaires brut ou un dividende annuel au gouvernement fédéral pour rembourser les investissements qu'il a faits dans le port de Saint John. C'est bien ça?

M. Murphy: Non. J'ai dit radier la dette, et c'est bien ce que je voulais dire.

M. Hubbard: Sauf qu'à ce moment-là le port ainsi que la plupart des ports de cette taille devraient être rentables.

M. Murphy: Oui.

M. Hubbard: Les grands ports du pays sont rentables, et j'ose espérer que celui de Saint John, qui est très efficace, le sera aussi très prochainement.

M. Murphy: Mais si l'on veut que le port devienne tout à fait autonome, je ne vois pas pourquoi il devrait payer. S'il doit se débrouiller tout seul, comme nous le recommandons, alors qu'il conserve ses bénéfices. S'il devient tout à fait autonome et si, plus tard, il emprunte au gouvernement fédéral ou à quiconque d'autre, alors il est évident qu'il devra rembourser.

M. Hubbard: Je crois qu'en 1981 la dette a largement été radiée; il s'agit ici de nouvelles dettes contractées dans les années 1980. Il faudrait étudier la chose plus tard.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Pour faire suite aux questions de M. Hubbard, je dirai que la dette fédérale et provinciale est d'environ 40 millions de dollars. Quelle proportion de cette dette diriez-vous est attribuable aux installations construites expressément pour le secteur de la potasse?

M. Murphy: J'ignore la réponse à cette question.

M. Comuzzi: Quelles installations particulières ont été construites pour le secteur de la potasse dans le port de Saint John pour venir en aide à votre compagnie?

M. Murphy: Le terminal de la potasse a été bâti expressément pour permettre l'exportation de la potasse, oui.

M. Comuzzi: Cela remonte à quand?

M. Murphy: Je ne me souviens plus de la date exacte, mais c'était au début des années 1980.

M. Comuzzi: J'ai aimé ce que vous avez dit à propos du fait que le secteur de la potasse, comme tous les autres, traverse des périodes de contraction et d'expansion.

[Text]

Mr. Murphy: Right.

Mr. Comuzzi: Do you mine the potash right here in New Brunswick?

Mr. Murphy: Yes, we do.

Mr. Comuzzi: And you're associated with the potash industry in Saskatchewan?

Mr. Murphy: That is correct. The Potash Corporation of Saskatchewan owns the mine here in Sussex.

Mr. Comuzzi: What does potash sell for now?

Mr. Murphy: That's a very variable figure, but right now, worldwide, we're probably at around \$100 a tonne.

Mr. Comuzzi: So over half of the cost of a tonne of potash is taken up in transportation costs?

Mr. Murphy: Around that. That's a fair figure.

Mr. Comuzzi: How do the costs of transportation on your product coming out of Saskatchewan, going to your eventual customers being serviced by your Saskatchewan mines, compare with the costs of transportation coming out of your New Brunswick mines to your customer?

Mr. Murphy: Obviously the cost of transportation from Saskatchewan to the seaboard is much higher than the cost from the mine here. Other factors, production factors and so on, come in because we are mining a different ore body here. But on pure transportation, obviously the cost out of Saskatchewan is much higher.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Mr. Murphy, from my point of view you seem to have a couple of mixtures in your attitudes. You talk of a level playing field. Some of the ports in Canada that owe the federal government a great deal of money are going to be able to pay that money back and still be viable. I can assure you that we're not going to recommend that they shouldn't pay back money they can pay back, when the government needs all the money it can get. If we don't get it from there, then we're going to get it from you in some other way.

• 0825

We certainly are going to make every effort not to cripple any viable port financially. But by the same token, I can assure you we didn't come on this tour to give money away.

Mr. Murphy: Understood.

Mr. Gouk: Again, in the theme of your "level playing field" you refer to the idea that the general tax base should be used for a great variety of services. When you want a level playing field, I wonder how you feel about the concept of ports that use services the port of Saint John doesn't use. . . yet the port of Saint John, by this definition of yours, is going to continue to pay for those things as a general assessment, as opposed to a user-pay concept. Is that what you're in favour of?

Mr. Murphy: No. What I'm suggesting. . . If I may give an example, dredging at the wharves is a port cost and is done by the port commission and paid for by the users. Dredging the approaches to the port of Saint John is something the nation

[Translation]

M. Murphy: C'est vrai.

M. Comuzzi: Est-ce que vous extrayez la potasse ici même au Nouveau-Brunswick?

M. Murphy: Oui.

M. Comuzzi: Et vous avez des liens avec le secteur de la potasse en Saskatchewan?

M. Murphy: Oui. La Potash Corporation of Saskatchewan est propriétaire de la mine qui se trouve ici à Sussex.

M. Comuzzi: Quel est le cours actuel de la potasse?

M. Murphy: Cela varie beaucoup, mais actuellement il s'établit à environ 100\$ la tonne.

M. Comuzzi: C'est donc dire que plus de la moitié du cours de la potasse représente des frais de transport?

M. Murphy: À peu près. C'est assez juste.

M. Comuzzi: Où se situe le coût du transport de la potasse en provenance de la Saskatchewan, pour les clients qui s'approvisionnent aux mines de cette province, par rapport au coût de transport de la potasse en provenance du Nouveau-Brunswick?

M. Murphy: Il est bien certain que le coût du transport à partir de la Saskatchewan jusque vers la côte est beaucoup plus élevé qu'ici. D'autres facteurs, comme des facteurs de production, interviennent parce que nous exploitons un corps minéralisé différent ici. Mais sur le strict plan du transport, il est évident que les coûts à partir de la Saskatchewan sont beaucoup plus élevés.

M. Gouk (Kootenay-Ouest—Revelstoke): Monsieur Murphy, votre attitude me semble ambivalente. Vous parlez d'égaliser les chances. Certains des ports qui doivent beaucoup d'argent au gouvernement fédéral pourront rembourser leurs dettes et rester viables. Soyez sûr que nous n'allons pas recommander qu'ils n'aient pas à rembourser de l'argent qu'ils sont capables de rembourser au moment où le gouvernement a besoin de tout l'argent qui lui revient. S'il ne l'obtient pas de cette source, il l'obtiendra de vous autrement.

Nous allons certainement faire tout notre possible pour que les ports ne se retrouvent pas financièrement handicapés, mais nous ne sommes pas ici cependant pour galvauder l'argent.

M. Murphy: Non.

M. Gouk: Vous avez parlé d'égalité et vous dites que l'assiette fiscale devrait être utilisée pour toutes sortes de services. Vous parlez d'équité, mais que dire des ports qui utilisent des services que le port de Saint John n'utilise pas. Pourtant, d'après ce que vous dites, il faudrait procéder par le truchement de l'impôt, et non pas prévoir des frais d'utilisation. Est-ce bien cela que vous voulez dire?

M. Murphy: Non. Ce que je propose. . . Je pourrais peut-être vous donner un exemple: le dragage dans les ports relève de la commission et est payé par les utilisateurs. Par contre, le dragage des approches du port de Saint John est nécessaire pour

[Texte]

needs so the port of Saint John can continue to function as an conduit for the national exports. While it may be desirable to do something about improving the cost of that operation, this is, if you like, a national interest cost that should be borne, I believe, out of the general tax base.

Mr. Gouk: So even though it's specifically to be able to approach the port of Saint John, as opposed to, say, a port that doesn't require dredging at all, everyone should continue to contribute to that cost.

Mr. Murphy: In some cases, yes.

Mr. Gouk: Okay, what about ice-breaking—ice-breaking, again using your example, specifically to be able to approach or enter or reach a particular port, but not the harbour or the port itself, just to be able to reach that port? Should that be out of the general revenue?

Mr. Murphy: I would think so, yes. I have to be logical.

Mr. Gouk: Fair enough. Thank you.

Mrs. Wayne: Mr. Chairman, I think most of the questions my colleagues around the table have been asking of Mr. Murphy are ones Mr. Krauter will be able to answer, because he doesn't sit on that board. But I would like to say I believe when our port representatives do speak to you, you'll find the port is doing extremely well this year and things have been turning around.

I also have to say to my colleague Charles that we do have a couple of ports up there in the Miramichi that aren't doing as well. Maybe we have too many ports in the province of New Brunswick. Maybe we need only this one down here.

But I'd ask Mr. Murphy if he could enlighten my colleagues about the fact that it is very important that we have the rail system for potash. My colleague Charles asked if they trucked it, and he said no, it's on the rails. It is most important that we have the rail system that comes from Moncton.

Mr. Hubbard: I thought when you talked in Ottawa this winter the rails to Saint John were gone. But they do have rails.

The Chairman: Elsie, you have about thirty seconds left.

Mrs. Wayne: I'm just asking Mr. Murphy to explain to you, Mr. Chairman, and the other colleagues how important it is to have the rail system in place to get our potash to the port.

Mr. Murphy: It would be extremely difficult, if not totally impossible, for the two potash mines to move that kind of load. We're talking about 1.6 million tonnes of potash last year, and that would be very difficult to arrange in trucks. Of course the terminal itself is set up to receive by rail. It would be a horrendous situation if we had to go to truck.

The Chairman: Mr. Murphy, thank you very much for your submission this morning.

[Traduction]

permettre les exportations. Par conséquent, à mon avis, même s'il peut être souhaitable de réduire les frais en la matière, ceux-ci devraient être imputables à l'assiette fiscale.

M. Gouk: Les deniers publics devraient donc à votre avis couvrir ces frais pour un port comme celui de Saint John, alors qu'il y en a d'autres où le dragage n'est pas nécessaire.

M. Murphy: Dans certains cas, c'est bien cela.

M. Gouk: Que dire des opérations de brise-glace aux abords d'un port et non dans le port lui-même? Ces opérations devraient-elles être imputées au Trésor public?

M. Murphy: Je le pense. Il faut être logique.

M. Gouk: Très bien. Merci.

Mme Wayne: Monsieur le président, M. Krauter pourra répondre à la plupart des questions que mes collègues ont posées à M. Murphy, étant donné qu'il ne siège pas au conseil. Quand les représentants du port vous parleront de la situation de celui-ci, vous vous rendrez compte que la situation est extrêmement bonne cette année, et que les choses ont bien changé.

Je devrais dire également à mon collègue Charles que nous avons quelques ports de la Miramichi qui ne sont pas dans une situation aussi enviable. Peut-être avons-nous trop de ports dans la province du Nouveau-Brunswick. Peut-être avons-nous besoin seulement de celui-ci dans le Sud.

J'aimerais demander à M. Murphy s'il pourrait entretenir mes collègues au sujet de l'importance du système ferroviaire pour le transport de la potasse. Mon collègue Charles a demandé si elle était acheminée par camion. Il a répondu que non, qu'elle était acheminée par train. Et le système ferroviaire au départ de Moncton est extrêmement important.

M. Hubbard: Lorsque vous êtes venu à Ottawa cet hiver, j'avais cru comprendre que le système ferroviaire n'existait plus jusqu'à Saint John. Ce n'est pas le cas cependant.

Le président: Elsie, il vous reste 30 secondes.

Mme Wayne: J'aimerais demander à M. Murphy de vous expliquer, monsieur le président, ainsi qu'à mes autres collègues, l'importance du système ferroviaire pour le transport de la potasse jusqu'au port.

M. Murphy: Il serait extrêmement difficile, sinon totalement impossible, d'acheminer la potasse des deux mines si cela ne pouvait se faire par chemin de fer. L'année passée, 1,6 million de tonnes de potasse ont été acheminées. Ce serait très difficile de les transporter par camion. De plus, le terminal est prévu pour le transport ferroviaire. La situation serait terrible si l'on devait acheminer la potasse par camion.

Le président: Monsieur Murphy, nous vous remercions de votre exposé ce matin.

[Text]

[Translation]

• 0830

Colleagues, joining us from Enterprise Saint John is Steve Carson, who is the general manager; and Ms Vaillancourt, who is co-ordinator of business development.

Good morning and welcome to the committee. We look forward to your presentation.

Mr. Stephen Carson (General Manager, Enterprise Saint John): Thank you. Good morning, Mr. Chairman and all members of the Standing Committee on Transport, and welcome to Saint John. It is a privilege and an honour to have an opportunity to make a short presentation to the committee this morning. We understand you do have a busy schedule, and we do promise to be brief.

Mme Christiane Vaillancourt (coordonnatrice de l'expansion économique, Enterprise Saint John): Monsieur le président, membres du Comité permanent des transports, bonjour. Je m'appelle Christiane Vaillancourt. Je suis la coordonnatrice de l'expansion économique d'Enterprise Saint John. Au nom de notre organisation, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue dans notre ville.

Enterprise Saint John a pour but de coordonner l'expansion économique de la région métropolitaine de Saint John. Nous nous employons à aider les entreprises intéressées à s'établir dans la région.

Mr. Carson: Enterprise Saint John was created in February 1993 as an initiative of the City of Saint John, the Saint John Board of Trade, and the Saint John business community. Its mandate is to foster economic growth and activity in the greater Saint John area. We are administered by a board of directors and a chairman, and our chairman, Harry Gaunce, is with us today.

Efforts of Enterprise Saint John are divided between providing support and mentorship for existing businesses, searching for new potential business within the area, as well as seek-and-find efforts associated with business attraction.

"Partnership" is the key work in achieving our mandate. Enterprise Saint John works in close cooperation with the City of Saint John, the provincial Department of Economic Development and Tourism, government agencies such as the Atlantic Canada Opportunities Agency, the Saint John Board of Trade, and other business-related organizations based in the city, as well as the business community of greater Saint John.

The cooperation of all these groups has resulted in the attraction of several national businesses and in the creation of hundreds of new jobs in Saint John since 1993. Northern Telecom, MediTrust Pharmacy, Canada Trust, and Xerox have all opened new offices here in our region.

Another very important player in the economic development of greater Saint John is the port of Saint John. We all recognize that transportation is the key element for future development in our global business environment. A strong port is vital to the region's and the province's future growth and prosperity.

The port of Saint John generates a tremendous amount of economic activity in our region. More tonnage is shipped through the port of Saint John than through any other port in eastern Canada. Saint John is home for both heavy and light industry and contributes more than one-third of New Brunswick's gross domestic product.

Chers collègues, nos témoins d'Enterprise Saint John sont Steve Carson, directeur général, et M^{me} Vaillancourt, coordinatrice de l'expansion économique.

Bonjour et bienvenue au comité. Nous sommes heureux de vous entendre.

M. Stephen Carson (directeur général, Enterprise Saint John): Merci. Bonjour, monsieur le président, membres du Comité permanent des transports. Nous vous souhaitons la bienvenue à Saint John. Nous sommes honorés d'avoir la possibilité d'exposer au comité notre point de vue. Nous savons que vous avez un horaire chargé, et nous serons brefs par conséquent.

Ms Christiane Vaillancourt (Coordinator, Business Development, Enterprise Saint John): Good morning, Mr. Chairman and all members of the Standing Committee on Transport. My name is Christiane Vaillancourt. I am the Coordinator, Business Development, for Enterprise Saint John. I would like to welcome you in our city on behalf of Enterprise Saint John.

Enterprise Saint John aims to coordinate business development in Saint John's metropolitan area. We help interested enterprises to settle in our region.

M. Carson: Enterprise Saint John a été créée en février 1993; il s'agit d'une initiative de la ville, de la Chambre de commerce et du milieu des affaires de Saint John. Son mandat est de promouvoir la croissance économique dans la région métropolitaine de Saint John. Notre organisme est administré par un conseil d'administration, dont le président, Harry Gaunce, est ici aujourd'hui.

Nous offrons appui et conseils aux entreprises existantes qui cherchent à développer leur potentiel dans la région et nous essayons également d'attirer de nouvelles entreprises.

Le «partenariat» est le mot clé de notre mandat. Nous travaillons en étroite collaboration avec la ville de Saint John, le ministère provincial du Développement économique et du Tourisme, les organismes gouvernementaux comme l'APECA, la Chambre de commerce de Saint John et d'autres organisations commerciales de notre ville, de même que le milieu des affaires de la région métropolitaine de Saint John.

La collaboration de tous ces groupes a permis d'attirer plusieurs entreprises nationales et de créer des centaines de nouveaux emplois à Saint John depuis 1993. Northern Telecom, MediTrust Pharmacy, Canada Trust et Xerox ont tous ouverts de nouveaux bureaux dans notre région.

Un autre élément très important du développement économique de la région métropolitaine de Saint John est le port de Saint John lui-même. Nous reconnaissons tous que le transport est la clé du développement futur dans un environnement mondial. Un port dynamique est vital pour la croissance et la prospérité futures de la province.

Le port de Saint John est responsable de beaucoup d'activités économiques dans notre région. Le tonnage qui passe par le port de Saint John est le plus important de tous les ports de l'est du Canada. L'industrie lourde et l'industrie légère sont installées à Saint John et contribuent toutes deux plus du tiers du produit intérieur brut du Nouveau-Brunswick.

[Texte]

A great number of area companies rely on the port to ship their products to Europe, Asia, Africa, South Africa, the Middle East, and the Caribbean. Close to 5,000 people are employed by the port or work for companies that rely on port services. These employees contribute more than \$165 million to our economy.

The port also handles the city's growing cruise ship traffic. In 1994 14 ships called into the port of Saint John carrying more than 35,000 passengers and crew. The impact on the local economy is significant, and that is proving to be long term. The owner of a local boutique told us that 10% of her Christmas sales were from former cruise ship passengers who were calling from home requesting items from her store that they saw when they visited here this past summer.

Activity at the port of Saint John has been increasing as businesses in our region develop new trading partners overseas. This increased activity is likely to continue as area companies concentrate on the north-south trading routes as opposed to those running east-west. Therefore, the ability for the port of Saint John to remain competitive with American ports and other foreign ports is vital to the success of Saint John area businesses.

Needless to say, Enterprise Saint John considers the port of Saint John as an important partner in our efforts to develop the economy of this region. In today's ever changing world organizations must not remain stagnant and resistant to change. With ever-advancing technology and information highways making access to information around the world obtainable at lightning speed, economic development organizations must have flexible growth strategies and be prepared to update and move forward with the changing times.

• 0835

That is where this Standing Committee on Transport comes into play.

Mme Vaillancourt: Entreprise Saint John croit que la structure administrative des ports nationaux du Canada est très lourde et que cette lourdeur administrative les empêche de fonctionner efficacement et de réagir rapidement afin de demeurer concurrentiels sur les marchés mondiaux.

La structure des ports nationaux est encombrée d'une bureaucratie trop importante et de mesures législatives encombrantes. Cette situation diminue l'efficacité du port de Saint John dans ses efforts en vue de diversifier ses activités et d'attirer de nouvelles entreprises.

Par exemple, dans le système actuel, si une entreprise désire s'établir sur la propriété du port et utiliser les installations portuaires pour exporter ses produits outre-mer, le port de Saint John peut être dans l'obligation de demander une autorisation à la Société canadienne des ports, à Transports Canada et au Conseil du Trésor avant d'être en mesure de compléter les négociations avec l'entreprise.

Toutes ces démarches peuvent entraîner un délai de plus de six mois avant qu'une entente de location puisse être signée. Ce long et fastidieux processus d'autorisation pourrait rebuter plusieurs entrepreneurs songeant à s'installer dans le port de Saint John.

[Traduction]

Un grand nombre de compagnies de la région utilisent le port de Saint John pour exporter leurs produits vers l'Europe, l'Asie, l'Afrique, l'Afrique du Sud, le Moyen-Orient et les Antilles. Près de 5 000 personnes sont des employés du port ou travaillent pour des compagnies qui ont besoin des services du port. Ces employés contribuent plus de 165 millions de dollars à notre économie.

Le port accueille également un nombre de plus en plus grand de navires de croisière. En 1994, 14 navires faisaient escale dans le port de Saint John, transportant plus de 35 000 passagers et membres d'équipage. L'impact sur l'économie locale est important et durable. Le propriétaire d'une boutique locale nous a dit que 10 p. 100 de ses ventes à Noël avaient été faites à des passagers de ces navires de croisière qui cherchaient des articles qu'ils avaient vus lorsqu'ils avaient visité son magasin au cours de l'été passé.

L'activité dans le port de Saint John a augmenté pour tenir compte des nouveaux partenaires commerciaux d'outre-mer. Cette croissance de l'activité continuera grâce aux échanges commerciaux qui se poursuivent sur un axe nord-sud et non plus uniquement est-ouest. Par conséquent, la capacité du port de Saint John de soutenir la concurrence avec les ports américains et étrangers est vitale pour le succès des entreprises locales.

Il va sans dire qu'Entreprise Saint John estime que le port est un partenaire important dans le développement économique de la région. Dans le monde en évolution qui est le nôtre, les organisations ne doivent pas résister au changement, mais profiter d'une technologie toujours nouvelle, de la rapidité avec laquelle l'information est acheminée sur l'autoroute de l'information. Les organisations de développement économique doivent avoir des stratégies de croissance qui tiennent compte du changement et être prêtes à se mettre à jour et à évoluer sans cesse.

C'est dans ce contexte qu'il faut envisager le rôle du Comité permanent des transports.

Ms Vaillancourt: Entreprise Saint John believes Canada's national port structure is too cumbersome to operate efficiently and react quickly enough to remain competitive in world markets.

The national port structure is hampered by too much administration and burdensome legislation. As a result, the Port of Saint John's effectiveness in diversifying and attracting new business is diminished.

For example, under the current system, if a company wants to set up a manufacturing operation on port property and use the port facilities to export its products overseas, the port may have to seek the approval of the Canada Ports Corporation, Transport Canada officials and the Treasury Board before it can conclude negotiations with the company.

That can easily represent more than six months before a lease can be approved. The long and cumbersome approval process could deter many entrepreneurs from locating their new operations at the Port of Saint John.

[Text]

Mr. Carson: Enterprise Saint John believes that Canada's national ports structure is too cumbersome to operate efficiently and react quickly enough to remain competitive in world markets. The national ports structure is hampered by too much administration and burdensome legislation. As a result, the effectiveness of the port of Saint John in diversifying and attracting new business is diminished.

For example, under the current system, if a company wants to set up a manufacturing operation on port property and use the port facilities to export its products overseas, the port may have to seek approval of the Canada Ports Corporation, Transport Canada officials, and the Treasury Board before it can conclude negotiations with the company. That can easily represent more than six months before a lease can be approved. This long and cumbersome approval process could deter many entrepreneurs from locating their new operations in our region.

Enterprise Saint John recommends that the bureaucracy governing Canada's national ports structure be streamlined to make the ports, such as the one in Saint John, more autonomous and flexible.

We suggest that a national ports policy should be established to govern all of Canada's ports.

The country's ports should be divided into two groups. The first consists of all commercial ports in Canada, such as the port of Saint John, the port of Thunder Bay, and those in Vancouver, Hamilton, and Montreal, among others. These ports must be financially self-sufficient and autonomous. They would report directly to the Minister of Transport.

The second group consists of non-commercial ports serving remote sites and isolated communities and constitutionally required ferry terminals, such as those in Newfoundland and Prince Edward Island. The ports falling into this category would also report directly to the Minister of Transport.

All other existing ports should go through a devolution process, not unlike what has been done with Canada's national airports. Ports that are not self-sufficient and that do not serve a remote area should be offered to the community, privatized, or closed.

Mme Vaillancourt: Entreprise Saint John recommande une rationalisation de l'appareil bureaucratique administrant les ports nationaux du Canada afin de permettre aux ports tel celui de Saint John d'être gérés avec plus d'autonomie et de flexibilité.

Nous suggérons le développement d'une politique portuaire nationale régissant tous les ports du Canada. Les ports devraient être divisés en deux groupes. Le premier groupe serait composé des ports commerciaux tels que les ports de Saint John, de Thunder Bay ainsi qu'entre autres, les ports de Vancouver, Hamilton et Montréal. Ces ports doivent être autosuffisants et autonomes. Ils relèveraient directement du ministère des Transports. Le deuxième groupe serait composé

[Translation]

M. Carson: Entreprise Saint John croit que la structure administrative des ports nationaux du Canada est trop lourde et que cette lourdeur administrative les empêche de fonctionner efficacement et de réagir rapidement afin de demeurer concurrentiels sur les marchés mondiaux. La structure des ports nationaux est encombrée d'une bureaucratie trop importante et de mesures législatives encombrantes. Cette situation diminue l'efficacité du port de Saint John dans ses efforts en vue de diversifier ses activités et d'attirer de nouvelles entreprises.

Par exemple, dans le système actuel, si une entreprise désire s'établir sur la propriété du port et utiliser les installations portuaires pour exporter ses produits outre-mer, le port de Saint John peut être dans l'obligation de demander une autorisation à la Société canadienne des ports, à Transports Canada et au Conseil du Trésor avant d'être en mesure de compléter les négociations avec l'entreprise. Toutes ces démarches peuvent entraîner un délai de plus de six mois avant qu'une entente de location puisse être signée. Ce long et fastidieux processus d'autorisation pourrait rebuter plusieurs entrepreneurs songeant à s'installer dans le port de Saint John.

Entreprise Saint John recommande une rationalisation de l'appareil bureaucratique administrant les ports nationaux du Canada afin de permettre aux ports, tels que celui de Saint John, d'être gérés avec plus d'autonomie et de flexibilité.

Nous suggérons le développement d'une politique portuaire nationale régissant tous les ports du Canada.

Les ports devraient être divisés en deux groupes. Le premier groupe serait composé des ports commerciaux, tels que le port de Saint John, le port de Thunder Bay, ainsi que, entre autres, les ports de Vancouver, Hamilton et Montréal. Ces ports doivent être autosuffisants et autonomes financièrement. Ils relèveraient directement du ministère des Transports.

Le deuxième groupe serait composé des ports non commerciaux desservant des endroits éloignés, des localités isolées ainsi que les terminaux de traversiers prévus dans la constitution, comme ceux de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard. Les ports de cette catégorie relèveraient également du ministère des Transports.

Tous les autres ports devraient faire l'objet d'un processus de transfert des responsabilités semblable à celui mis en place pour les aéroports nationaux du Canada. Les ports qui ne sont pas autosuffisants ou qui ne desservent pas une région éloignée devraient être offerts à la communauté, faire l'objet d'une privatisation ou être fermés.

Ms Vaillancourt: Enterprise Saint John recommends that the bureaucracy governing Canada's national port structure be streamlined to make the ports, such as the one in Saint John, more autonomous and flexible.

We suggest that a national ports policy should be established to govern all of Canada's ports. The country's ports should be divided into two groups: the first consists of all commercial ports in Canada, such as the Port of Saint John, the Port of Thunder Bay and those in Vancouver, Hamilton and Montreal, among others. These ports must be financially self-sufficient and autonomous. They would report directly to the Minister of Transport. The second group consists of non-

[Texte]

des ports non commerciaux desservant des endroits éloignés, des localités isolées ainsi que les terminus de traversiers obligatoires en vertu de la Constitution, tels ceux de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard. Les ports de cette catégorie relèveraient également du ministère des Transports.

Tous les autres ports devraient faire l'objet d'un processus de transfert des responsabilités semblable à celui mis en place pour les aéroports nationaux du Canada. Les ports qui ne sont pas autosuffisants ou qui ne desservent pas une région éloignée devraient être offerts à la communauté, faire l'objet d'une privatisation ou être fermés.

Mr. Carson: Enterprise Saint John does not support a harbour commission in the new national ports structure. Harbour commissions do not pay property taxes. Given that many of Canada's major ports occupy large tracts of prime real estate in Canadian cities, it makes economic sense that they should pay their share of property taxes.

• 0840

This often represents a significant sum of money for a community. For example, the Saint John Port Corporation pays \$600,000 in property taxes to the provincial government. The City of Saint John receives about half of that back in unconditional grants. Three hundred thousand dollars could make the difference between a safe city and one that is more vulnerable to crime. The sum could represent an additional six police officers on the Saint John Police Force.

I'm not exaggerating when I say that the economic future of the Saint John region depends largely on the success of the port of Saint John. In order for the port of Saint John to be successful and continue to be profitable, it must be able to operate as efficiently as a company in the private sector.

Enterprise Saint John would like the port of Saint John to be more autonomous so it could respond to economic development requests in a timely fashion. Enterprise Saint John would like the port of Saint John to have the same kind of access to capital for capital projects as the private sector has.

Mme Vaillancourt: Enterprise Saint John croit que le port de Saint John a toutes les qualités nécessaires pour devenir le parc industriel maritime le plus important de la région. Toutefois, pour atteindre cet objectif, il est essentiel que l'appareil bureaucratique administrant le port à Ottawa soit rationalisé et que la législation fédérale régissant le port soit assouplie.

Cet objectif peut être réalisé grâce au développement et à la mise en oeuvre d'une politique portuaire nationale dans le cadre de laquelle le port de Saint John et les autres ports commerciaux qui sont rentables relèveraient directement du ministère des Transports.

Enterprise Saint John croit qu'une politique portuaire nationale serait avantageuse pour tous les principaux ports du Canada. Cette nouvelle structure entraînerait une réduction des dépenses fédérales et améliorerait la capacité concurrentielle des marchés canadiens.

Mr. Carson: Enterprise Saint John believes the port of Saint John has the potential of being the largest and best marine-oriented industrial park in the region. This can be realized only if the bureaucratic load in Ottawa managing the

[Traduction]

commercial ports serving remote sites and isolated communities and constitutionally required ferry terminals, such as those in Newfoundland and P.E.I. The ports falling into this category will also report directly to the Minister of Transport.

All other existing ports should go through a devolution process, not unlike what has been done with Canada's national airports. Ports that are not self-sufficient or that do not serve a remote area should be offered to the community, privatized or closed.

M. Carson: Entreprise Saint John n'est pas favorable à l'existence d'une commission portuaire dans le cadre de ce nouveau régime portuaire national. La commission portuaire ne paie pas d'impôt foncier. Étant donné le fait que de nombreux ports canadiens occupent des terrains de grande valeur, il n'est que juste qu'ils paient leur part de l'impôt foncier.

Il s'agit là souvent d'une source de revenu important pour la ville en question. Par exemple, la Société portuaire de Saint John paie 600 000\$ en impôt foncier au gouvernement provincial. La ville de Saint John reçoit environ la moitié de ce montant sous forme de subventions sans conditions. Cet écart de 300 000\$ pourrait faire la différence entre une ville où règne la sécurité et une ville qui est vulnérable au crime. Ce montant pourrait représenter six agents de police supplémentaires pour la ville de Saint John.

C'est sans exagération que je dis que l'avenir économique de la région de Saint John dépend en grande partie de la réussite du port de Saint John. Pour que ce port demeure rentable, il doit pouvoir fonctionner de façon aussi efficace qu'une société du secteur privé.

Enterprise Saint John voudrait que le port de Saint John devienne plus autonome afin de mieux répondre aux nécessités de développement économique. Nous voudrions que le port de Saint John ait le même accès au capital pour des projets d'immobilisations que le secteur privé.

Ms Vaillancourt: Enterprise Saint John believes the Port of Saint John has the potential of being the largest and best marine-oriented industrial park in the region. This can only be realized if the bureaucratic load in Ottawa managing the port is streamlined and the federal legislation governing the port is reduced.

This can be accomplished by establishing and implementing a national ports policy, whereby the Port of Saint John and other profitable commercial ports report directly to the Minister of Transport.

Enterprise Saint John is confident that a national ports policy will benefit all major ports in Canada. The new structure will lead to reduced federal costs and improved competitiveness in Canadian markets.

M. Carson: Entreprise Saint John croit que le port de Saint John a toutes les qualités nécessaires pour devenir le parc industriel maritime le plus important de la région. Toutefois, pour atteindre cet objectif, il est essentiel que l'appareil

[Text]

[Translation]

port is streamlined and the federal legislation governing the port is reduced. This can be accomplished by establishing and implementing a national ports policy whereby the port of Saint John and other profitable commercial ports report directly to the Minister of Transport.

bureaucratique administrant le port à Ottawa soit rationalisé et que la loi fédérale régissant le port soit assouplie. Cet objectif peut être réalisé grâce au développement et à la mise en oeuvre d'une politique portuaire nationale dans le cadre de laquelle le port de Saint John et les autres ports commerciaux qui sont rentables relèveraient directement du ministère des Transports.

Enterprise Saint John is confident that a national ports policy will benefit all major ports in Canada. The new structure will lead to reduced federal costs and improved competitiveness in Canadian markets.

Entreprise Saint John croit qu'une politique portuaire nationale serait avantageuse pour tous les principaux ports du Canada. Cette nouvelle structure entraînerait une réduction des dépenses fédérales et améliorerait la capacité concurrentielle du marché canadien.

Mr. Chairman, standing committee members, thank you for letting us make our thoughts known about Canada's marine policy.

Monsieur le président, membres du Comité permanent des transports, nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de partager notre réflexion avec vous ce matin.*he

Mme Vaillancourt: Monsieur le président, membres du Comité permanent des transports, nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de partager notre réflexion avec vous ce matin.

Ms Vaillancourt: Mr. Chairman, Standing Committee members, thank you for letting us make our thoughts known about Canada's marine policy.

The Chairman: We thank you very much, Ms Vaillancourt and Mr. Carson, for your presentation to us. You obviously have put a lot of work into this report. We appreciate your submission and your suggestions.

Le président: Nous vous remercions, madame Vaillancourt et monsieur Carson, de votre exposé. On voit que vous y avez mis beaucoup de travail. Nous vous sommes reconnaissants de l'exposé et de vos suggestions.

We'll go to questions. Mr. Guimond.

Nous allons commencer les questions.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Monsieur Carson, madame Vaillancourt, je vous remercie pour votre présentation.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Mr. Carson, Ms Vaillancourt, I'd like to thank you for your presentation.

Est-ce par intérêt ou par choix que vous avez décidé de cibler votre présentation uniquement sur la structure des ports? Vous ne faites aucunement mention—et ce n'est pas un reproche que je vous fais—du pilotage, du service de la Garde côtière, de la commercialisation des activités de la Garde côtière, du dragage, des aides à la navigation et du brisage des glaces.

Did you decide to focus your presentation on the port structure because of interest or through choice? You make no reference, and this is not a reproach, to piloting, the Coast Guard service, the commercialization of Coast Guard activities, dredging, navigational aids or ice-breaking.

Mme Vaillancourt: Comme M. Carson l'a dit, à Entreprise Saint John, nous travaillons en partenariat, et nos partenaires sont la Chambre de commerce et le port de Saint John. Nous nous concentrons sur l'économie de Saint John et de la région. Donc, on s'est concentrés. . .

Ms Vaillancourt: As Mr. Carson noted, in Enterprise Saint John we work in partnership and our partners are the Chamber of Commerce and the Port of Saint John. We concentrate on the economy of Saint John and the region. So we decided to focus. . .

M. Guimond: Oui, mais on parle, par exemple, des activités de la Garde côtière et d'une politique de recouvrement des coûts. Si on décide de facturer selon la formule *user payer*, cela affectera vos entreprises qui utilisent le port de Saint John ou les entreprises qui pourraient venir s'installer à Saint John. Si le gouvernement fédéral réalisait son projet de facturer les usagers pour des coûts de la Garde côtière et pour le déglacage, entre autres, cela pourrait jouer dans la balance quand une entreprise se demande si elle doit aller s'établir à Saint John.

Mr. Guimond: Yes, but there has been some talk, for example, of Coast Guard activities and a cost recovery policy. If we decide to bill under the user pay formula, it will have effect on your businesses making use of the Port of Saint John or businesses that might be interested in setting up here. If the government decided to go ahead with its intention to bill users for the cost of Coast Guard services and ice-breaking, among others, this might have an effect on a company's decision about whether to set up in Saint John.

Mme Vaillancourt: Sans doute, mais nous avons pensé que les représentants du port de Saint John pouvaient parler de cette question mieux que nous.

Ms Vaillancourt: Yes, but we thought that the representatives of the Port of Saint John would be in a better position to deal with this subject than we are.

• 0845

M. Guimond: C'est parfait. Hier, nous étions dans la magnifique ville d'Halifax. Je suis heureux de voir qu'il y a d'autres villes qu'Halifax dans les Maritimes. Apparemment, ils se considèrent comme le nombril du monde. C'est une expression qui vient du Québec, «le nombril du monde.»

Mr. Guimond: I see. Yesterday we were in the great city of Halifax. I'm happy to see that there are other cities besides Halifax in the Maritimes. They seem to consider themselves the centre of the world.

[Texte]

Hier, à Halifax, on parlait des navires de croisière. Je suis heureux d'apprendre qu'en 1994, vous avez eu 14 navires transportant environ 35 000 passagers ainsi que les équipages. Selon vous, ces questions pourraient-elles être adressées aux représentants du port? Y a-t-il une espèce de réseau pour faire en sorte qu'on dirige les navires de croisière vers Montréal, Québec, Halifax et Saint John? Êtes-vous en discussion avec les autres?

Mr. Carson: Yes, there is an active cruise committee here in Saint John. It started several years ago, attracting one ship. During the last several years the business has expanded to where it is today, where it's a very big part of our economy. That committee is in place still, and still works very actively with partnerships with various parts of our community, led by the port corporation. A separate committee is now looking at the attraction of tall ships and other ships to the area to generate more attractions here in our region.

We're very proud of the hospitality the passengers and crew receive when they come to Saint John. That has been, from what we understand from the major cruise lines, the reason for the increase in traffic each year. It's because of the warm Saint John hospitality.

Mr. Guimond: Yes, but do you have contacts with other ports? There's a kind of synergy between Quebec and Montreal. But Halifax never mentioned you were in the cruise industry.

Mr. Carson: I'm not surprised.

Mr. Guimond: I don't know why. So there's competition with Halifax? It's a surprise to me.

Quelles sont les prévisions pour 1995 pour Saint John en ce qui a trait aux escales des navires de croisière et au nombre de passagers?

Mr. Carson: I think the port can comment on it more closely. It's my understanding we may have less ships but more passengers. I think we have some larger ships coming in. The *QE II* has already been here.

Mme Vaillancourt: C'est énorme. Il y aura plus de passagers, mais moins de navires de croisière qui viendront. Encore une fois, les représentants du port pourront vous donner les chiffres exacts.

M. Guimond: À la page 8, vous parlez de diviser les ports en deux groupes. Dans un groupe, il y aurait les ports de Saint John, Thunder Bay, Vancouver, Hamilton et Montréal. Dans l'autre, il y aurait les ports non commerciaux desservant les endroits éloignés. Dans quelle catégorie se situerait le port d'Halifax?

Mme Vaillancourt: Si le port d'Halifax est commercial et autosuffisant, il est dans le premier groupe. J'ai dit «entre autres». Donc, je pourrais ajouter.

M. Guimond: Toujours à la page 8, vous dites que les ports qui ne sont pas autosuffisants ou qui ne desservent pas une région éloignée devraient faire l'objet d'une privatisation ou être fermés.

À Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard, certains groupes sont venus nous dire qu'un port, de même un aéroport et une ligne de chemin de fer, sont des outils de développement économique, et que les gouvernements ne doivent pas considérer uniquement l'activité en soi. Ils doivent considérer que l'activité de ports ou d'aéroports génère du développement économique et donc attire des entreprises.

[Traduction]

Yesterday in Halifax they talked about cruise ships. I'm pleased to learn that in 1994 fourteen ships with approximately 35,000 passengers and crew stopped here. Do you think these questions could be raised with the port representatives? Is there some sort of network to encourage cruise ships to stop in Montreal, Quebec City, Halifax and Saint John? Are you in discussion with others?

M. Carson: Oui, il existe un comité qui fait des démarches pour les croisières à Saint John. Cela remonte à il y a quelques années, quand on a attiré un navire. Au fil des ans cette activité a atteint son volume actuel, qui constitue une partie très importante de notre économie. Ce comité existe toujours et travaille de concert avec d'autres secteurs locaux sous l'égide de la société portuaire. Un autre comité examine maintenant la possibilité de faire venir les grands voiliers et d'autres navires qui pourraient intéresser les touristes.

Nous sommes fiers de l'hospitalité offerte par la population de Saint John aux passagers et aux membres de l'équipage lors de leur escale. D'après ce que nous disent les grandes compagnies de bateaux de croisière, c'est la raison pour laquelle le nombre d'escales augmente d'année en année; c'est à cause de l'accueil.

M. Guimond: Oui, mais avez-vous des contacts avec d'autres ports? Il existe une sorte de synergie entre Québec et Montréal. Mais à Halifax on ne nous a pas dit que vous étiez une escale pour les navires de croisière.

M. Carson: Cela ne m'étonne pas.

M. Guimond: Je ne sais pas pourquoi. Alors vous êtes en concurrence avec Halifax? Cela m'étonne.

What is the 1995 forecast with respect to the number of cruise ships putting in to Saint John and the number of passengers?

M. Carson: Je pense que vous pourrez obtenir des détails plus précis auprès des représentants du port. D'après mes renseignements, nous aurons peut-être moins de navires, mais davantage de passagers. Je crois qu'il y a certains navires plus importants qui y feront escale. Il y a déjà eu le *Queen Elizabeth II*.

Ms Vaillancourt: It's huge. There will be more passengers but fewer cruise ships. Once again, the port representatives can provide you with more precise information.

Mr. Guimond: On page 8, you refer to two groups of ports. One would include the ports of Saint John, Thunder Bay, Vancouver, Hamilton and Montreal. The other would be made up of non-commercial ports serving remote areas. In what category would you put the port of Halifax?

Ms Vaillancourt: If the port of Halifax is commercial and self-sufficient, it would be in the first group. At the end of the list, I said "among others". So it could be added on.

Mr. Guimond: Still on page 8, in reference to ports that are not self-sufficient or that do not serve a remote area you say that they should either be privatized or shut down.

In Newfoundland and Prince Edward Island we heard from a number of groups saying that a port, just like an airport or a railway line, is a tool for economic development and that governments should not consider this as an isolated activity. They must take into account the fact that the activity of a port or an airport generates economic development and attracts businesses.

[Text]

Ce qui fait qu'on sera intéressé à aller dans cette province ou dans cette région, ce sont les infrastructures qui s'y trouvent. Vous êtes probablement conscients que si nous recommandions de fermer certains ports, nous vous inviterions à venir avec nous annoncer à ces communautés: Nous avons appliqué la recommandation d'Entreprise Saint John et avons décidé de fermer votre port. Quels ports devrait-on fermer? Pensez-vous que la décision de fermer un port pourrait affecter négativement le développement économique d'une région?

Mr. Carson: There's no question, it possibly could have some detrimental effects on certain regions of the country. But it's like everything else right now. As the federal government looks at all aspects of its operations, we can't duplicate services where they're not profitable. We have to concentrate on the areas that can be profitable and effective.

• 0850

With marine policy, it also has to be looked at that we can't have ports wherever we'd like to have them for economic development purposes. We've got to pick the best regions in our country that have a good base now and that can be profitable in the future and concentrate our efforts there. The other areas will have to specialize in something else where there are strengths in those areas.

Mr. Guimond: I will be coming back at the end, Mr. Chairman. I will have one other question.

The Chairman: Okay.

M. Guimond: À la page 9, vous dites que l'appareil bureaucratique administrant le port à Ottawa doit être rationalisé et que la législation fédérale régissant le port doit être assouplie. À quoi pensez-vous par «assouplir la législation»? Donnez-nous des exemples d'assouplissement de la loi.

Mr. Carson: As a general comment, there now are several layers of bureaucracy to which this port has to answer and report, not only for its financial budgets and requests for information and financing, but I guess we notice it as an organization when we have to deal with... Currently we are dealing with several manufacturing companies that are looking at locating to our region. They would like to locate on port property because they want to export. Leasing requirements, those sorts of things that have to go through a long, arduous, and quite expensive administration process, up through the chain of command to various levels in Ottawa, not only slow the wheels down but also are extremely costly. So we feel that it could be run much more efficiently with the port reporting directly to the Minister of Transport.

Mr. Gouk: I don't speak on behalf of the committee, but I think that we're all coming from a common point and that Canada Ports Corporation's time is very short. It's an enterprise whose time, if it had one, is over. We're not going to see it around much longer.

Likewise, the model you've suggested likely is very close to what ultimately is going to be proposed out of this. What actually will happen remains to be seen, but you're talking from the same point of view as many other people we've talked to and the final model you'll see will be along those general lines.

[Translation]

The choice to set up in a particular province or region depends on the availability of infrastructure. You probably realize that if we recommend that certain ports be shut down, we'll invite you to come along with us when we make the announcements to the communities and tell them that we've decided to apply the recommendation of Enterprise Saint John. What ports should be closed? Do you think that the decision to shut down a port would have a negative effect on the economic development of a region?

M. Carson: Cela ne fait aucun doute; cela pourrait avoir un effet défavorable sur certaines régions du pays. Mais c'est comme tout ce qui se passe maintenant. À une époque où le gouvernement fédéral examine tous les aspects de la machine administrative, nous ne pouvons pas multiplier des services quand ils ne sont pas rentables. Il faut se concentrer sur les régions où les services peuvent être rentables et efficaces.

En matière de politique maritime, il faut comprendre que nous ne pouvons pas avoir des ports partout où on veut faire du développement économique. Il faut choisir les meilleures régions du pays qui ont déjà une bonne base et qui peuvent être rentables dans l'avenir pour y consacrer nos efforts. Les autres régions devront trouver un autre créneau pour exploiter leurs atouts.

M. Guimond: Je voudrais revenir à la fin, monsieur le président. J'ai une autre question à poser.

Le président: Très bien.

Mr. Guimond: On page 10 you say that the bureaucratic load in Ottawa managing the port must be streamlined and federal legislation governing the port must be reduced. What exactly do you mean when you talk about reducing the legislation? Can you give us some examples of how this can be done?

M. Carson: De façon générale, il existe maintenant plusieurs niveaux de bureaucratie auxquels le port est assujéti non pas seulement pour le budget de financement, mais aussi pour des questions d'organisation... Actuellement plusieurs sociétés de fabrication envisagent de s'installer chez nous. Elles voudraient s'établir sur le terrain du port parce qu'elles veulent faire de l'exportation. Les contrats de bail et ce genre de choses impliquent énormément de formalités administratives aux différents niveaux à Ottawa, et tout cet appareil est lent et coûteux. Nous pensons que le fonctionnement serait plus efficace si le port relevait directement du ministre des Transports.

M. Gouk: Je ne peux pas parler au nom du comité, mais je pense que nous serons tous d'accord pour dire au sujet de la Société canadienne des ports que ses jours sont comptés. C'est un organisme dont le rôle, s'il a jamais existé, est révolu. Elle ne sera plus longtemps de ce monde.

D'ailleurs, le modèle que vous avez proposé sera probablement très proche du résultat final. Reste à voir quelle sera la conclusion, mais vous avez adopté le même point de vue que bien d'autres, et le régime final correspondra sans doute dans les grandes lignes à ce que vous avez proposé.

[Texte]

The Chairman: I follow those remarks by adding that Mr. Gouk would be using the royal "we" when he speaks and that we certainly aren't trying to undermine any work that the committee is trying to do in first attempting to glean all the information it can before it makes any decisions.

Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Is Enterprise Saint John publicly funded or privately funded?

Mr. Carson: It's funded solely by the City of Saint John.

Mr. Hubbard: Saint John is a tremendous port. In fact, if we looked at the major public ports in this country, it would probably rank third or fourth in terms of tonnage. You must be proud of that here in the city of Saint John. However, you shouldn't overlook the tremendous generosity that our governments have had towards this port and this port city, with write-offs, special considerations, and loans and so forth. A great deal of the success of this port is due to the generosity of all levels of government.

In saying that, I want to have you reflect upon other places in this area and across Atlantic Canada. If 20 years ago a presentation such as yours had been made on behalf of the port of Saint John with the same tone and the same intent, then this port might be closed today.

The federal government has written off a considerable amount of money, which today would probably be in excess of a quarter of a billion dollars in terms of the interest that has accumulated on that money, in terms of our national treasury, since that time.

We have to put all of these things in perspective, and I hope that you will do that when you reconsider the position we have as a committee to look at all the ports within Atlantic Canada and across this country.

The Chairman: Mrs. Wayne, do you have a question?

• 0855

Mrs. Wayne: I would ask Ken Krauter how much we paid to Ottawa to keep the port corporation going this year. I'm not sure if the Miramichi port contributed anything to Ottawa, but I'll get Ken to tell me.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Carson and Ms. Vaillancourt, for your participation and your submission to this committee.

We now welcome the International Longshoremen's Association, Local 273.

Good morning, gentlemen. Thank you for coming before the committee. Begin when you're ready.

Mr. Patrick Riley (Business Agent and Secretary-Treasurer, Local 273, International Longshoremen's Association): Mr. Chairman, we'd like to welcome you and the other members of the committee to Canada's most Irish port.

[Traduction]

Le président: Je voudrais vous faire remarquer que lorsque M. Gouk parle au pluriel, c'est le nous de majesté, et on ne cherche certainement pas à préjuger des résultats du travail du comité avant que tous les renseignements soient obtenus.

Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Entreprise Saint John est-elle financée par le secteur public ou privé?

M. Carson: Elle est financée uniquement par la ville de Saint John.

M. Hubbard: Saint John est un port extraordinaire. En fait, par rapport aux principaux ports canadiens, il se classerait sans doute troisième ou quatrième pour ce qui est du tonnage. Vous devez en être fiers ici à Saint John. Mais il ne faudrait pas faire abstraction de la grande générosité dont les différents paliers de gouvernement ont fait preuve à l'égard de ce port et de cette ville en renonçant à récupérer certaines dettes, en accordant des prêts spéciaux, etc. Le succès de ce port est en grande partie attribuable à cette générosité de tous les paliers de gouvernement.

Cela dit, je voudrais que vous réfléchissiez à la situation d'autres localités dans cette région et dans les provinces Atlantiques. Si on avait fait il y a 20 ans un exposé comme le vôtre dans le même ton et le même esprit concernant le port de Saint John, ce port serait peut-être fermé aujourd'hui.

Le gouvernement fédéral a décidé de faire grâce de dettes considérables qui aujourd'hui pourraient se chiffrer à plus d'un quart de milliard de dollars si on tient compte des intérêts accumulés.

Il faut donc voir les choses en perspective, et j'espère que vous tiendrez compte du fait que le comité doit examiner la situation de tous les ports dans le Canada atlantique et dans le reste du pays.

Le président: Madame Wayne, avez-vous une question à poser?

Mme Wayne: Je voudrais demander à Ken Krauter combien nous avons versé à Ottawa pour que la société portuaire puisse continuer ses activités cette année. Je ne sais pas vraiment si le port de Miramichi a versé des contributions à Ottawa, mais je vais demander à Ken de me le dire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Carson et madame Vaillancourt, de votre participation et du mémoire que vous avez présenté au comité.

Nous accueillons maintenant les représentants de l'Association internationale des débardeurs, section 273.

Bonjour, messieurs. Merci d'être venus au comité. Je vous invite à commencer quand vous serez prêts.

M. Patrick Riley (agent syndical et secrétaire-trésorier, section 273, Association internationale des débardeurs): Monsieur le président, nous tenons à vous souhaiter la bienvenue ainsi qu'aux autres membres du comité au port le plus irlandais du Canada.

[Text]

The Chairman: How appropriate. You will notice one of the witnesses gave our clerk a beautiful—

Mr. Riley: We will take the credit for that. We wanted to decorate the hearing with a little greenery this week, because if you are not aware, this is—

The Chairman: That's good. You know the green won't be coming this way for a while.

Mr. Riley:—St. Patrick's week in Saint John. We'd like to wish you all a happy St. Patrick's week and a happy St. Patrick's Day eve.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen.

Mr. Riley: Mr. Chairman, I'll get down to business. As you and the other committee members are aware, this is very serious business.

There are too many ports in the Canadian port system. On that there should be no disagreement. Approximately 2,400 ports now make up the Canadian port system. However, over 50% of Canadian port traffic is handled by 14 ports, while over 90% of Canadian port traffic is handled by 45 of our country's ports. Clearly, this is evidence enough that the number of ports must be rationalized.

We would also suggest there should be no disagreement on our need to be fiscally responsible in carrying out the rationalization process. The country's financial woes dictate nothing less. The future system must reflect sound fiscal management. Great care must be taken to ensure any future investment or future subsidization in Canada's ports takes all the factors of sound fiscal management into account.

Frankly speaking, we believe the present Canadian port system has evolved to where it is today because it has been a political playground. It would seem every MP and every MLA from every riding that borders water has at one time or another sought port funding. With the present number of ports standing at 2,400, it would also seem several of our elected officials have been successful with their bids, and several have been successful more than once.

The Chairman: That's good representation by those members.

Mr. Riley: In making these statements, we do not intend to be unfairly critical of our country's elected members, past or present. Canada's vast coastline by and of itself provides the electorate with plenty of cannon fodder with which to pressure MPs to seek port funding. Although all components of the Canadian port system are responsible to the Minister of Transport, the various components just do not complement one another. Their varying degrees of financial accountability provide too much of an advantage for smaller ports. This in turn provides more pressure for more MPs to seek more funding for more smaller ports. And if that isn't enough, MPs are also being pressured to enhance the development of existing smaller ports.

[Translation]

Le président: Comme c'est approprié. Vous avez certainement remarqué que l'un des témoins a remis à notre greffière un merveilleux. . .

M. Riley: Nous reconnaissons l'avoir fait. Nous voulions décorer la salle d'audience avec un peu de verdure cette semaine, car si vous ne le savez pas, c'est. . .

Le président: C'est bien. Vous savez que le vert ne viendra pas dans cette direction pendant quelque temps.

M. Riley: . . . la semaine de la St. Patrick à Saint John. Nous tenons à vous souhaiter à tous une heureuse semaine de la St. Patrick et une bonne veille de la St. Patrick.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

M. Riley: Monsieur le président, je vais passer tout de suite aux choses sérieuses. Comme vous et les autres membres du comité le savez sûrement, il s'agit de questions très sérieuses.

Il y a trop de ports dans le réseau portuaire canadien. Personne ne devrait le contester. Environ 2 400 ports constituent actuellement le réseau portuaire canadien. Cependant, plus de 50 p. 100 du trafic portuaire canadien se fait dans 14 ports, et plus de 90 p. 100 du trafic portuaire canadien se fait dans 45 de nos ports. De tels pourcentages sont de toute évidence suffisants pour montrer que le nombre de ports doit être rationalisé.

Nous disons aussi qu'on ne doit pas contester le fait que nous devons être financièrement responsables dans le processus de rationalisation. Les difficultés financières du pays nous imposent au moins cela. Le réseau futur doit refléter une bonne gestion financière. Dans toute décision future d'investir dans les ports canadiens ou de les subventionner, il faut prendre bien soin de tenir compte de tous les facteurs d'une bonne gestion financière.

Nous croyons franchement que le réseau portuaire actuel en est arrivé à la situation dans laquelle il est aujourd'hui parce qu'on s'en est servi à des fins politiques. Il semble que tous les députés fédéraux et provinciaux de chaque circonscription située près d'un cours d'eau ou d'une mer aient à un moment donné cherché à obtenir des crédits pour un port. Étant donné que nous avons actuellement 2 400 ports, il semble donc que plusieurs de nos élus y aient réussi, et même que plusieurs y aient réussi plus d'une fois.

Le président: Ces députés sont donc de bons représentants.

M. Riley: En faisant de telles déclarations, nous n'avons pas l'intention de critiquer injustement les élus passés ou présents de notre pays. Les côtes extrêmement longues du Canada fournissent à l'électorat énormément de munitions pour exercer des pressions auprès des députés afin qu'ils obtiennent des crédits pour les ports. Bien que tous les éléments du réseau portuaire canadien relèvent du ministre des Transports, ils ne se complètent pas les uns les autres. Étant donné les degrés différents de responsabilité financière, les petits ports sont dans une situation trop avantageuse. Cela amène les gens à exercer encore plus de pressions auprès d'un plus grand nombre de députés pour obtenir une aide financière plus grande pour un plus grand nombre de petits ports. Et comme si cela ne suffisait pas, les députés font également l'objet de pressions en vue de favoriser l'essor de tous les petits ports existants.

[Texte]

[Traduction]

• 0900

Since 1983 and the birth of the Canada Ports Corporation Act's regional port concept, Saint John longshoremen have been on record as being strong proponents of port rationalization. This includes a limit on the number of ports, equal cost structures, and financial accountability.

We make no boast for having taken that stance because our membership experiences firsthand any decline in port business with a corresponding decline in their man-hours. It was all too evident to us that the cumulative effect of losing cargoes to these smaller ports was going to be extremely difficult to deal with. In 1981 longshoremen at the port of Saint John worked in excess of 1 million man-hours. In the past 10 years man-hours have continued a downward spiral from 611,617 in 1984 to 315,353 in 1994.

We must also say that our stance on the regional port concept was that much more instinctive because of the number of times New Brunswick politicians have told us to regard the port of Saint John as the port of New Brunswick. That legislation flew directly in the face of those statements.

The size of New Brunswick's population and its limited business base continue to support the notion this province can support only one port of national significance or rather, one port with local port corporation status. We believe it is also most evident that for the port of Saint John to live up to the expectation of financial self-sufficiency, it must be able to target all the provincial cargoes for which it has facility investment. In addition and of course, the port must always be striving to acquire new business.

The selection of the port of Saint John as the port of New Brunswick was really quite inevitable because of all the factors associated with determining whether a port will be a major player in the international transportation game. Such a port must be strategically located on or in close proximity to world shipping routes. Such a port must be located near enough to either a large enough number of shippers or a large enough market to sustain its existence. Such a port must also be capable of contending with a larger, competitive port's volume and carrier frequency advantages.

The port of Saint John met this criteria. As a result, massive investment in facilities to meet the requirements of its customers has followed. Because the port of Saint John met this criteria and because it still possesses the necessary infrastructure, the port continues its role in the international transportation game.

For the very opposite reasons regional ports around our province have not met the test of time. The port at Chatham-Newcastle, New Brunswick, is at a virtual standstill while the port at Bayside, New Brunswick, survives only because of the cargoes that were previously handled by the port of Saint John. As a result of ill-conceived port rationalization, both these ports received facility investment that should have gone to the port of Saint John, the port of New Brunswick.

Depuis 1983 et la naissance du concept de port régional inscrit dans la Loi sur la Société canadienne des ports, les débardeurs de Saint John ont dit publiquement qu'ils étaient fortement en faveur de la rationalisation portuaire. Cela revient à limiter le nombre de ports, établir une structure égale de coûts, et instaurer la responsabilité financière.

Il était normal que nous adoptions cette position car nos membres sont les premiers touchés, toute baisse des activités portuaires se traduisant par une baisse correspondante du nombre d'heures travaillées. Il n'était que trop évident pour nous que l'effet cumulatif de la perte de cargaisons au détriment de ces petits ports nous causerait d'énormes difficultés. En 1981, les débardeurs du Port de Saint John ont travaillé plus d'un million d'heures-personnes. Depuis 10 ans, le chiffre n'a cessé de baisser, passant de 611 617 en 1984 à 315 353 en 1994.

Nous devons dire par ailleurs que notre réaction au sujet du concept de port régional était beaucoup plus épidermique étant donné que les politiciens du Nouveau-Brunswick nous ont répété à maintes reprises qu'il fallait considérer le Port de Saint John comme le port du Nouveau-Brunswick. Cette loi est venue contredire de façon flagrante ces déclarations.

Étant donnée la population du Nouveau-Brunswick et son assise économique relativement limitée, il demeure vrai que notre province ne peut posséder qu'un seul port d'importance nationale ou plutôt un port ayant le statut de société portuaire locale. Nous croyons qu'il est également tout à fait évident que pour que le Port de Saint John atteigne l'autonomie financière, il doit pouvoir obtenir toutes les cargaisons provinciales qu'il est capable de manutentionner. En plus, le Port doit évidemment toujours s'efforcer d'aller chercher de nouveaux contrats.

Le choix du Port de Saint John à titre de port du Nouveau-Brunswick était vraiment tout à fait inévitable étant donné tous les facteurs qui servent à déterminer si un port aura un rôle important à jouer sur la scène internationale des transports. Pour jouer ce rôle, un port doit être situé de façon stratégique ou à proximité immédiate des grandes lignes de transport mondiales. Un tel port doit être assez près d'un grand nombre d'expéditeurs ou d'un marché important pour justifier son existence. Un tel port doit également être capable de faire face aux obligations d'un port compétitif, en termes de volume plus important et de fréquence des liaisons maritimes.

Le Port de Saint John respectait ces critères. On a donc consenti des investissements massifs dans les installations pour répondre aux exigences de la clientèle. Parce que le Port de Saint John respectait ces critères et parce qu'il possède toujours l'infrastructure nécessaire, le port continue de jouer son rôle dans le grand jeu mondial des transports.

Pour des raisons tout à fait opposées, les ports régionaux de notre province n'ont pas résisté à l'épreuve du temps. Le Port de Chatham-Newcastle, au Nouveau-Brunswick, est presque au neutre, tandis que le Port de Bayside au Nouveau-Brunswick ne survit que parce qu'il manutentionne des cargaisons qui étaient auparavant acheminées par le Port de Saint John. À la suite d'une rationalisation portuaire mal avisée, ces deux ports ont reçu des investissements qui auraient dû aller au Port de Saint John, qui est le port du Nouveau-Brunswick.

[Text]

This brings us to what we hope the standing committee will accept as being the focus of our brief: our most grave concern about the proposed new development at the port of Belledune, New Brunswick. It is our view that despite all the collective harm done to the port of Saint John by the province's smaller ports since the regional port concept was legislated, that harm would absolutely pale in comparison to the damage inflicted upon our port by the Belledune project as it is being presently proposed. That present proposal targets as much as 41% of our existing forest products throughput. We can't afford to lose any business, let alone business of that magnitude.

The gravity of our concern has been heightened by the widespread acceptance of misleading facts that have served to legitimize this project. Nobody in government, provincial or federal, seems to be aware of the damage degree of this project. Our local Saint John newspaper even went so far as to title a February 21, 1995, editorial "Not to Begrudge Belledune".

Permit us now to put the facts in their proper perspective. It is a fact that the port of Saint John has reached a record traffic level of 21,140,000 tonnes in 1994 and that included in that tonnage were 17,952,000 tonnes of petroleum products. It is also a fact that those same 17,952,000 tonnes contributed just 2.5% of the Saint John Port Corporation's total operating revenue. While the former fact has been widely reported, the latter seems to be not so well known.

• 0905

As we mentioned previously, longshoremen view man-hours as being their most important gauge. Of the 315,353 man-hours worked in 1994, only 6,444 may be attributed to petroleum products. That total represents 2% of the total man-hours.

Forest products tonnage has also to be put in its proper light. The Premier of New Brunswick in a March 1, 1995, legislature session was quoted as saying:

... I am told that of all the traffic through the Port of Saint John, forest products account for only 6%. Of that 6%, only 4% comes from northern New Brunswick, and that makes it an extraordinarily small piece of the business.

While again what Premier McKenna was told was factually correct, it is misleading about the importance forest product traffic has to the port of Saint John. For example, of those same 315,353 man-hours Saint John longshoremen worked in 1994, we calculate 214,440 are attributable to forest products traffic. That figure represents 68% of our total man-hours in the last year. Without question, these figures completely contradict any inference that forest products are in any way small in importance.

[Translation]

Cela m'amène au coeur de notre mémoire, et nous espérons que le comité permanent sera du même avis: nos graves préoccupations relativement au projet de développement du Port de Belledune, au Nouveau-Brunswick. Nous sommes d'avis qu'en dépit de tous les torts qu'ont collectivement causés au Port de Saint John tous les petits ports de la province depuis que la loi a mis en vigueur le concept du port régional, ces torts ne seraient absolument rien en comparaison des dommages qu'infligerait à notre port le projet du Port de Belledune tel qu'il est proposé actuellement. La proposition actuelle vise à accaparer jusqu'à 41 p. 100 de nos exportations de produits forestiers. Nous ne pouvons pas nous permettre de perdre le moindre contrat, sans parler d'une saignée de cette ampleur.

La gravité de nos inquiétudes a été accentuée par l'acceptation généralisée des faits trompeurs qui ont servi à légitimer ce projet. Personne au gouvernement provincial ou fédéral ne semble conscient des dommages qu'infligerait ce projet. Notre journal local de Saint John est même allé jusqu'à intituler son éditorial du 21 février 1995 «Not to Begrudge Belledune».

Permettez-moi de replacer les faits dans leur contexte. C'est un fait que le Port de Saint John a atteint un niveau record, acheminant 21 140 000 tonnes de marchandises en 1994, et que ce tonnage comprenait 17 952 000 tonnes de produits pétroliers. Il est également vrai que ces 17 952 000 tonnes ne représentaient que 2,5 p. 100 des recettes d'exploitation de la Société canadienne du port de Saint John. Le premier chiffre a été largement colporté, mais le deuxième ne semble pas être aussi bien connu.

Comme nous l'avons dit précédemment, les débardeurs considèrent que le nombre d'heures-personne travaillées est la mesure la plus importante. Des 315 353 heures-personnes travaillées en 1994, seulement 6 444 peuvent être attribuées aux produits du pétrole. Ce total représente donc 2 p. 100 du total des heures-personnes.

Le tonnage des produits forestiers doit également être replacé dans son contexte. Le premier ministre du Nouveau-Brunswick a dit ceci à l'Assemblée législative le premier mars 1995:

... On me dit que les produits forestiers ne représentent que 6 p. 100 de tout le trafic du port de Saint John. De ces 6 p. 100, seulement 4 p. 100 viennent du nord du Nouveau-Brunswick, ce qui représente donc une proportion extraordinairement minime du chiffre d'affaires.

Encore une fois, si ce que l'on a dit au premier ministre McKenna était exact quant aux faits, cela demeure quand même trompeur quant à l'importance des produits forestiers pour le port de Saint John. Par exemple, sur ces mêmes 315 353 heures-personne travaillées par les débardeurs de Saint John en 1994, nous avons calculé que 214 440 sont attribuables à la manutention des produits forestiers. Ce chiffre représente donc 68 p. 100 de notre total d'heures-personnes au cours de la dernière année. Sans nul doute, ces chiffres contredisent complètement tout ce que l'on peut affirmer pour laisser entendre que les produits forestiers sont d'une importance minime.

[Texte]

The port of New Brunswick's debt has also to be mentioned when one is considering the impact of the Belledune project. That debt totals \$18 million; and that is \$18 million the port just does not have. It is also a \$18 million debt a lot of the shippers who are now eyeing the port of Belledune for their future needs helped to amass.

Most recently, in 1992 and 1993, a brand-new forest products shed and a floating roller ramp were built at our port, with considerable funding being provided by both the federal and the provincial governments. Again, these facilities were built to accommodate the same forest product shippers who are giving consideration to utilizing the port of Belledune in the future.

The port of Belledune's debt must also be considered in the rationalization of New Brunswick's ports. In looking at the Canada Ports Corporation's most recent profile of that port, we note that after the building of a coal generating plant and a wharf to accommodate it, marked improvements were produced in all financial indicators. The profile has also suggested continued strong financial performance. We also note that profile was compiled before the \$32.2 million development was announced for Belledune.

In contrasting the port of Belledune's financial picture with that of the port of Saint John before the proposed development, a rational conclusion would be that it would be fiscally irresponsible for public funds to be utilized for this particular development. The debt coverage rates for each of the respective ports do not substantiate such a project. We make these statements with full knowledge that the Belledune development will include a facility that will permit forest products exporters that currently use the port of Saint John to use the port of Belledune when the development is complete.

In revealing the aforementioned facts, we wish to make it abundantly clear that we bear no malice to the port of Belledune or to the people of that region, where unemployment rates hover at around the 18% rate. The truth is that both the port of Belledune and the port of Saint John were considered for the very coal generating plant that precipitated the northern ports' financial turnaround.

When Belledune got the nod for that 1992 project, not one word of protest was heard from our quarters. The people of northern New Brunswick needed jobs even more than we did; and that particular development represented new jobs. There was no shifting of employment from the port of Saint John to the port of Belledune with this particular development, nor was there any shifting of port operating revenue. That particular development, we believe, exemplified proper port rationalization.

In closing, we would point out to the standing committee that the start-up for the \$32.2 million project for Belledune is imminent. We would also implore the standing committee to exercise whatever influence it can to put an immediate hold on this project. It must be reviewed.

[Traduction]

La dette du port du Nouveau-Brunswick doit également être mentionnée quand on envisage l'incidence du projet de Belledune. La dette se monte à 18 millions de dollars. Or le port ne les a pas, ces 18 millions de dollars. Par ailleurs, beaucoup d'expéditeurs qui se tournent maintenant vers le port de Belledune pour leurs futurs besoins ont contribué à accumuler cette dette de 18 millions de dollars.

Plus récemment, en 1992 et en 1993, on a construit à notre port un tout nouvel entrepôt pour produits forestiers et un plateau libre à billes, des sommes considérables étant injectées par les gouvernements fédéral et provincial. Ces installations ont été construites pour aider ces mêmes expéditeurs de produits forestiers qui envisagent maintenant d'utiliser le port de Belledune à l'avenir.

La dette du port de Belledune doit également être prise en ligne de compte dans la rationalisation des ports du Nouveau-Brunswick. En jetant un coup d'oeil au plus récent profil de ce port publié par la Société des ports, on remarque qu'après la construction d'une centrale au charbon et d'un quai pour la desservir, tous les indicateurs financiers ont connu des améliorations marquées. On laissait également entendre dans ce profil que l'on pouvait s'attendre à une bonne performance financière. Nous signalons par ailleurs que ce profil a été compilé avant que l'on annonce 32,2 millions de dollars d'investissements dans Belledune.

Si l'on fait une comparaison entre le tableau financier du port de Belledune et celui du port de Saint John avant le développement proposé, on en conclut logiquement qu'il serait tout à fait irresponsable sur le plan financier d'engager des fonds publics dans un tel projet de développement. L'ampleur de la dette respective de ces ports ne justifie pas pareil projet. Nous faisons ces déclarations en sachant pertinemment que le projet de Belledune comprendra des installations qui permettront aux exportateurs de produits forestiers qui utilisent actuellement le port de Saint John d'utiliser plutôt le port de Belledune quand il sera prêt.

En révélant les faits susmentionnés, nous tenons à ce qu'il soit absolument clair que nous n'en voulons absolument pas au port de Belledune ni aux gens de cette région, où le taux de chômage oscille autour de 18 p. 100. En réalité, le port de Belledune et le port de Saint John ont tous deux été envisagés pour l'implantation d'une centrale au charbon qui a précipité le revirement financier du port du nord.

Quand ce projet a été accordé à Belledune en 1992, pas un mot de protestation n'a été entendu de notre part. Les gens du nord du Nouveau-Brunswick avaient besoin d'emploi encore plus que nous, et ce projet de développement représentait des emplois. Ce projet particulier n'avait pas transféré des emplois du port de Saint John au port de Belledune, pas plus qu'il n'avait provoqué de transfert de revenus opérationnels. Nous sommes d'avis que ce projet précis était l'exemple même d'une bonne rationalisation portuaire.

En terminant, nous signalons au comité permanent que la mise en chantier du projet de 32,2 millions de dollars à Belledune est imminente. Nous implorons le comité permanent d'user de l'influence qu'il peut avoir pour arrêter immédiatement ce projet. Il faut absolument le reconsidérer.

[Text]

[Translation]

• 0910

Please also accept our sincere thanks for the opportunity to appear before you. We welcome any questions from the standing committee.

The Chairman: I've never known a longshoreman to pull any punches, and your submission did not. It's frank and informative, and we thank you for it, Mr. Riley.

Mr. Guimond, please.

Mr. Guimond: Thank you for your presentation, Mr. Riley. In my past life I was an industrial relations person, and I really understand what you're suggesting.

I'm not a Liberal. Minister Young was in Belledune two or three weeks ago, on a Friday I think, to announce that they will go forward with the project. On what you asked this committee, to exercise influence to stop the project, I'll give you my real opinion. I think you're dreaming.

Mr. Riley: Well, Mr. Guimond, we—

Mr. Guimond: It's not my position, believe me. I don't speak for the majority party.

Mr. Riley: We thank you for your opinion, Mr. Guimond, and we very much respect it. However, we feel very strongly about what we have to say here. If the minister and those who are responsible for having made this decision will take a second look at this development and this project and will take the time to review it, we believe that there is a sound basis for not going through with this development. In our opinion, it cannot be allowed to occur.

We don't want to see a situation created in the province of New Brunswick, where there is just not enough business, whereby we have a port of northern New Brunswick and a port of southern New Brunswick competing against one another. That does not make good business sense.

Mr. Guimond: Yes, because the figure you present for the number of tonnes, if we look at the projection for 1994 to 2004, will be lower with the development of Belledune. Is this why you mentioned that?

Mr. Riley: It is.

Mr. Guimond: As an IR person, what would you say is the climate of your labour relations? Our longshoremen in Montreal are locked out. Vancouver will come back soon. What is the labour relations situation here?

Mr. Riley: First, we would like to extend our best wishes to the longshoremen in Vancouver and also in the port of Montreal. We consider them both to be our brothers, and we wish them well. We hope that they will get back to the bargaining table very soon and that they will get their disputes settled.

Mr. Guimond: The people of Halifax never mentioned that for Montreal. The people of Halifax expect that the strike will continue for another couple of years.

Mr. Riley: We consider the port workers of Montreal to be our brothers, and we wish them well, and we will do everything we can to help them.

Nous vous remercions aussi sincèrement de nous avoir permis de comparaître devant vous. Nous sommes prêts à répondre aux questions du comité permanent.

Le président: J'ai toujours pensé que les débardeurs étaient des gens directs et je l'ai constaté dans votre témoignage. Votre exposé était franc et plein de renseignements, et nous vous en remercions, monsieur Riley.

Monsieur Guimond.

M. Guimond: Merci de votre témoignage, monsieur Riley. J'ai travaillé auparavant dans le domaine des relations industrielles et je vous comprends bien.

Je ne suis pas libéral. Le ministre Young s'est rendu à Belledune, il y a deux ou trois semaines, un vendredi je crois, pour annoncer que le projet sera mis en oeuvre. Vous avez demandé à notre comité de faire des pressions pour que le projet soit abandonné. Permettez-moi de vous dire ce que j'en pense vraiment: Vous rêvez en couleurs.

M. Riley: Eh bien, monsieur Guimond, nous. . .

M. Guimond: Ce n'est pas ma position, croyez-moi. Je ne parle pas au nom du parti au pouvoir.

M. Riley: Monsieur Guimond, nous vous remercions de votre opinion et nous la respectons. Toutefois, nous sommes fermement convaincus de ce que nous disons. Si le ministre et les personnes qui ont pris cette décision veulent bien prendre le temps de revoir ce projet, nous croyons qu'ils trouveront des motifs suffisants de l'abandonner. À notre avis, il ne faut pas permettre sa mise en oeuvre.

Nous ne voulons pas qu'au Nouveau-Brunswick, où il n'y a déjà pas suffisamment de travail, il y ait un port au nord de la province et un autre au sud qui se fassent concurrence. Sur le plan des affaires, ce n'est pas logique.

M. Guimond: Oui, car si on étudie le nombre de tonnes prévues de 1994 à 2004, on voit que les chiffres seront moins élevés si le projet de Belledune est mis en oeuvre. C'est pour cette raison que vous l'avez mentionné.

M. Riley: C'est exact.

M. Guimond: Puisque vous représentez le secteur, pourriez-vous nous dire quel est chez vous le climat de travail? Les débardeurs de Montréal sont en lock-out et ceux de Vancouver reviendront bientôt au travail. Qu'en est-il des relations de travail ici?

M. Riley: Pour commencer, nous offrons nos meilleurs voeux aux débardeurs de Vancouver et du port de Montréal. Nous les considérons comme nos collègues et nous leur offrons nos meilleurs voeux. Nous espérons qu'ils pourront revenir à la table des négociations très bientôt et qu'ils pourront résoudre leurs différends.

M. Guimond: Les gens de Halifax ont tenu d'autres propos sur la situation du port de Montréal. Ils s'attendent à ce que la grève continue pendant encore deux ans.

M. Riley: Nous estimons que les travailleurs du port de Montréal sont nos collègues, nous leur offrons nos meilleurs voeux et nous ferons tout ce que nous pouvons pour les aider.

[Texte]

I would classify the labour relations climate at the port of Saint John as being very good. I say that for a very good reason. In the last 25 years you will find evidence of just two labour disputes, one in 1974 and a very short one in 1990 that lasted just nine days.

As our brief indicates, this has been a very difficult ten years for the port of Saint John and the port longshoremen, so I'm sure the committee can appreciate that it is difficult at the bargaining table to come up with an agreement that satisfies the concerns of both parties. However, we work very hard at that and we think that we have been successful in accomplishing agreements in the last few years that address the concerns of both parties.

I can only say that, from our perspective, we have respect for the other side of the table here at the port of Saint John and we have respect for their viewpoint. We ask only that they do the same for us. We suggest that the record speaks for itself.

For people to say that labour relations are not good at the port of Saint John we think is wrong, because if they look at the record from the perspective of port labour productivity, if you go back to the late 1970s, when flour still flowed through the port of Saint John and we were in competition with the port of Halifax, we used to beat the pants off them, to put it frankly. The tonnage and labour productivity has always been good here.

• 0915

I have a Canada Ports Corporation document circa 1987, which is probably the last time we had any container port traffic to the port of Saint John. It lists all the major container terminals on the eastern seaboard: New York, Baltimore, Montreal, Hampton Roads, Halifax and Saint John. Saint John is first in labour productivity; it's at the very top. You don't get that when you have bad labour relations, Mr. Guimond.

In the last few years we set a record of over 1,000 tonnes per hour at our forest products terminal on a new generation roll-on, roll-off ship. Just this past year we set a record of 520 tonnes per hour on an open-hatch forest products ship. Again, I think that record speaks for itself, and we're very proud of it. We're very proud of our workforce.

Mr. Guimond: On your first page you mentioned that you are presenting to the Standing Committee on Transportation and Communications. The name of our committee is only the Standing Committee on Transport. Transport and Communications is the name of the Senate committee. It would be an insult if you considered me a senator, because I'm elected and I prefer to fight for my election.

The Chairman: Some might say you dress like one. That's a lovely jacket.

Mr. Gouk: Given the facilities you say are so excellent for handling forest products here, the new ramp that was built and so on, why do you think the forest companies are looking at using Belledune instead of Saint John?

[Traduction]

Je dirais que le climat des relations de travail au port de St. John est très bon. Si je dis cela, c'est qu'au cours des 25 dernières années, il n'y a eu que deux conflits de travail, l'un en 1974 et l'autre, qui n'a duré que neuf jours, en 1990.

Comme nous le disons dans notre mémoire, le port de St. John et ses débardeurs vivent dans des conditions très difficiles. Le comité comprend, j'en suis certain, qu'il est difficile dans de telles conditions de négocier un accord qui réponde aux préoccupations des deux parties. Toutefois, nous faisons tous les efforts possibles dans ce sens et nous espérons avoir réussi, au cours des dernières années, à en arriver à des accords qui satisfont les deux parties.

Tout ce que je puis dire, pour nous, c'est qu'ici, au port de St. John, nous respectons l'autre partie avec laquelle nous négocions, son point de vue. Tout ce que nous demandons, c'est qu'elle fasse de même à notre égard. À notre avis, ce que nous avons réussi par le passé est assez éloquent.

Il est faux de dire que les relations de travail sont mauvaises au port de St. John car si l'on regarde la productivité antérieure de la main-d'œuvre au port, si l'on remonte à la fin des années 1970, lorsque la farine passait encore par le port de St. John, on constate que nous battons à plate couture notre concurrent, le port de Halifax. Le tonnage et la productivité de la main-d'œuvre ont toujours été très élevés ici.

J'ai un document de la Société canadienne des ports, un document qui date de 1987 environ, époque à laquelle s'est terminé à peu près le transport de conteneurs au port de Saint John. Dans ce document, on dresse la liste des principaux terminaux à conteneurs de la côte est: New York, Baltimore, Montréal, Hampton Roads, Halifax et Saint John. Saint John se trouve en tête de liste pour la productivité de sa main-d'œuvre. On ne peut obtenir de tels résultats avec de mauvaises relations de travail, monsieur Guimond.

Au cours des dernières années, nous avons établi un record de plus de 1 000 tonnes à l'heure à notre terminal de produits forestiers, sur un navire roulier de conception récente. L'année dernière, nous avons établi un record de 520 tonnes à l'heure sur un bateau à panneau ouvert servant au transport des produits forestiers. Encore une fois, nos résultats sont suffisamment éloquents et nous en sommes très fiers. Nous sommes très fiers de notre main-d'œuvre.

M. Guimond: À la première page de votre mémoire, vous indiquez que le mémoire est présenté au comité permanent du transport et des communications. Notre comité porte le nom de comité permanent des transports. Celui du transport et des communications, c'est le comité du Sénat. Je serais insulté que vous me preniez pour un sénateur, car je suis un représentant élu et je préfère avoir à lutter pour me faire élire.

Le président: Certains pourraient penser que vous êtes vêtu comme un sénateur. Vous portez une très belle veste.

M. Gouk: Puisque vous dites que vous disposez d'excellentes installations pour la manutention des produits forestiers, d'une rampe qui vient d'être construite, etc., pourquoi croyez-vous que les sociétés forestières envisagent de faire passer leurs produits par Belledune plutôt que par Saint John?

[Text]

Mr. Riley: I'm sure the number one reason is its closer proximity. As we pointed out in our brief, there are also the existing cheaper cost structures for smaller ports. They make it more attractive for shippers to look at smaller ports, but as we pointed out in our brief, that's an illusion because after a time these smaller ports just die; they cannot sustain themselves. Either they will have to get all our business or we will have to have theirs. There is just not enough business in the province of New Brunswick to sustain a number of ports. There's room for just one major port in the province of New Brunswick.

Mr. Gouk: You mentioned that your work hours went down from 1 million to 300,000 from 1981 to 1994. What happened to the tonnage of the port during that same period of time?

Mr. Riley: It also dropped significantly, and I'm not talking about the petroleum products, which again speak for themselves. We lost all our container traffic, through no fault of our own. I quoted you the productivity records we had at our Brunterm container terminal. It's sometimes just a matter of being in the wrong spot at the wrong time, and you have to bide your time until you're positioned properly again.

We lost all our container traffic. We lost the very labour-intensive bagged cargo, such as flour and potatoes, to the port of Bayside. Those are the types of tonnages we lost. The forest products traffic has actually held its own.

Mr. Gouk: I don't profess to be any kind of expert on the handling of cargo or the longshore situation whatsoever, but I'm rather shocked to hear that 6% of the traffic handled through this port takes up approximately two-thirds of the 300,000 work hours of the longshoremen. Could this tremendous variation in ratio be reduced significantly by setting up the port of Belledune differently? Would that be a possibility at Belledune? Is it set up to handle things differently, or would there still be this tremendous use of man-hours in handling that amount of cargo?

• 0920

Mr. Riley: Again, as I pointed out in the brief, almost 18 million tonnes of the port tonnage was petroleum products. When we say petroleum products, we mean oil. When we talk about oil, we talk about an industry unto itself. Government legislation, for example, will exclude the oil industry from being considered as part of the longshore industry.

We don't even really consider it to be part of our shipping industry, and I'm speaking from a longshoreman's perspective. That's where the illusion has been created. They take care of themselves and we take care of ourselves. It's the way it is in any port. You will not see the oil industry as part of the port proper, if you will, in any port in Canada.

Mr. Gouk: I have just one last thing. As you're obviously aware, we have labour disruption right now in Montreal and Vancouver. I would suspect that it is a little more critical on the west coast, because with Montreal being shut right down right now, Halifax is walking around with a big grin on its face because it has the traffic.

[Translation]

M. Riley: La principale raison, j'en suis certain, c'est la plus grande proximité. Comme nous l'avons souligné dans notre mémoire, les petits ports ont également des barèmes de coûts moins élevés. Les barèmes sont établis de façon à attirer les expéditeurs dans les petits ports, mais, comme nous l'avons dit dans notre mémoire, ce n'est qu'une illusion, car après un certain temps, ces ports doivent fermer, puisqu'ils ne peuvent se subvenir à eux-mêmes. Ou bien ils devront avoir tous nos clients, ou bien nous devrons avoir les leurs. Il n'y a pas suffisamment de travail au Nouveau-Brunswick pour faire vivre plusieurs ports. Il n'y a de place que pour un seul grand port dans la province.

M. Gouk: Vous avez mentionné que votre nombre d'heures de travail est passé de un million à 300 000, de 1981 à 1994. Quelle a été la situation du tonnage pendant la même période?

M. Riley: Il a également chuté considérablement, exception faite des produits pétroliers, qui constituent une catégorie à part. Malgré tous nos efforts, nous avons perdu tout notre transport par conteneurs. Je vous ai donné les chiffres sur la productivité que nous avions au terminal de conteneurs de Brunterm. Ce qui se produit, souvent, c'est qu'on n'est pas au bon endroit au bon moment et qu'il faut tenir le coup jusqu'à ce que la situation s'améliore.

Nous avons perdu tout notre transport par conteneurs. Nous avons perdu le transport des marchandises ensachées, comme la farine et les pommes de terre, marchandises pour lesquelles il faut beaucoup de main-d'oeuvre, au profit du port de Bayside. Voilà le genre de tonnage que nous avons perdu. Les produits forestiers sont demeurés assez constants.

M. Gouk: Je ne prétends pas être un expert dans la manutention des marchandises ou la situation des débardeurs, mais je suis assez étonné d'entendre que six pour cent des marchandises transportées dans ce port nécessitent environ les deux tiers des 300 000 heures de travail des débardeurs. Serait-il possible de réduire considérablement cet énorme écart en concevant le port de Belledune différemment? Serait-ce possible? Le port de Belledune est-il conçu de façon à traiter les choses différemment ou faudrait-il encore une quantité aussi énorme d'heures de travail pour la manutention des cargaisons?

M. Riley: Là encore, comme je l'ai fait remarquer dans notre mémoire, les produits pétroliers représentent presque 18 millions de tonnes sur l'ensemble du tonnage pris en charge par le port. Par produits pétroliers, nous entendons le pétrole. Le pétrole, c'est une industrie en soi. D'après les lois, par exemple, l'industrie du pétrole est exclue du débardage.

Nous ne considérons même pas qu'elle fait partie des expéditions maritimes, du moins pour les débardeurs. C'est de cette façon qu'on a créé une illusion. Le secteur pétrolier s'occupe de ses affaires et nous nous occupons des nôtres. Il en est de même dans tous les autres ports. Le secteur du pétrole n'est intégré à aucun port du Canada.

M. Gouk: Un dernier point. Comme vous le savez sans doute, il y a actuellement des conflits de travail à Montréal et à Vancouver. Je soupçonne que la situation est un peu plus grave sur la côte ouest, car puisque le port de Montréal est actuellement fermé, celui de Halifax fait le travail à sa place.

[Texte]

If Saint John were to shut down due to a labour disruption, I suspect—with no disrespect—it would not be a very strong economic disaster. It might be so for Saint John, but in terms of shipping and the capability of shipping, there are alternatives available. When Vancouver shuts down, we're in trouble. The entire Pacific Rim is not served.

Do you see an alternative to the current way of dealing with labour disruptions in ports, other than this strike mandate, such as something along the lines perhaps of last-settlement-offer arbitration as an alternative?

Mr. Riley: No, I don't, sir. I'm a strong proponent of settling things at the bargaining table. I think we have to work rather at encouraging good relations between employers and employees and at having mutual respect. That's the way to have agreements.

Mr. Gouk: Idealism, of course, is always the best way, but seldom the reality.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Riley and Mr. LeBlanc. That was an excellent presentation.

Let me correct something Mr. Gouk just said. He said if Vancouver doesn't correct its labour problems, the Pacific Rim will be shut down. The Pacific Rim is not going to be shut down and the Pacific Rim—

Mr. Gouk: I said "while".

Mr. Comuzzi: No, no. It will be served by Seattle and other ports in the United States. The Pacific Rim will not be shut down.

Mr. Gouk: From Canada's point of view it will.

Mr. Comuzzi: The labour problem there is serious—

Mr. Gouk: We can debate that later. Deal with your witnesses.

Mr. Comuzzi: Yes, but there should not be wild statements made, Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I stand by my statement, and I'll debate the facts.

Mr. Comuzzi: The statement, with respect, Mr. Gouk, is wrong.

Mr. Gouk: From your perspective.

Mr. Comuzzi: No. I think it will stand the test, Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I am prepared to debate you at any time, Joe.

The Chairman: Order, please.

Mr. Gouk: If you shut him up, I'll shut up.

Mr. Comuzzi: I want to compliment—

Mr. Riley: It's just like a longshoremen's meeting, Mr. Chairman.

Voices: Oh, oh!

[Traduction]

Si le port de Saint John devait être fermé en raison d'un conflit de travail, je ne crois pas que cela provoquerait une catastrophe économique—malgré tout le respect que je vous dois. Ce serait peut-être une catastrophe pour Saint John, mais la navigation pourrait se faire par d'autres ports. Par contre, lorsque le port de Vancouver est fermé, c'est terrible. C'est toute la région du Pacifique qui n'est plus desservie.

Croyez-vous qu'il existe une autre façon de traiter les arrêts de travail dans les ports, d'autres solutions que les mandats de grève, peut-être un arbitrage permettant d'en arriver à une dernière offre de règlement?

M. Riley: Non, je ne le crois pas. Je suis convaincu qu'il est possible de régler des choses à la table des négociations. J'estime qu'il vaut mieux encourager de bonnes relations entre les employeurs et les employés et favoriser le respect mutuel. C'est de cette façon qu'on peut conclure des accords.

M. Gouk: L'idéalisme, c'est toujours la meilleure solution, bien sûr, mais cela correspond rarement à la réalité.

M. Comuzzi: Merci, messieurs Riley et LeBlanc. Vous nous avez donné un excellent témoignage.

Permettez-moi d'apporter une correction à ce que M. Gouk vient de dire. Il a dit que si le port de Vancouver ne règle pas ses problèmes de main-d'oeuvre, la région du Pacifique ne sera pas desservie. Ce n'est pas du tout le cas et la région du Pacifique. . .

M. Gouk: Pendant que le port est fermé, c'est ce que j'ai dit.

M. Comuzzi: Non, non. La région du Pacifique sera desservie par le port de Seattle et d'autres ports des États-Unis.

M. Gouk: Du point de vue du Canada, la région du Pacifique ne sera pas desservie.

M. Comuzzi: Le conflit de travail là-bas est très grave. . .

M. Gouk: Nous pouvons en discuter plus tard. Occupez-vous des témoins.

M. Comuzzi: Oui, mais il faudrait éviter de faire des déclarations à l'emporte-pièce, monsieur Gouk.

M. Gouk: Je persiste dans ma déclaration et je discuterai des faits.

M. Comuzzi: Excusez-moi, monsieur Gouk, mais votre déclaration est fausse.

M. Gouk: C'est votre point de vue.

M. Comuzzi: Non. Cela peut être vérifié, monsieur Gouk.

M. Gouk: Je suis prêt à en discuter avec vous quand vous voudrez, Joe.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

M. Gouk: Faites-le taire et je me tairai.

M. Comuzzi: Je tiens à féliciter. . .

M. Riley: C'est tout à fait comme une réunion de débardeurs, monsieur le président.

Des voix: Oh, oh!

[Text]

Mr. Comuzzi: That's where we came from.

I want to compliment you on some of the results we heard about the Saint John port and the performance of your people with respect to meeting targets and with the efficiencies you've shown. My following line of questioning doesn't in any way want to involve and be involved with the sanctity of the union-management contract, but I'm going to ask you some questions in order to compare your type of contract with that of other areas in Canada.

If you don't mind, Mr. Riley, what is your hourly wage? Maybe Mr. Gouk should hear this.

Mr. Riley: It is \$21.85.

Mr. Comuzzi: Are you guaranteed an annual salary?

Mr. Riley: No, we're not, sir. We're paid when the ships arrive. When the ships leave, we have to survive on unemployment.

Mr. Comuzzi: So there's no set guarantee of 1,000 hours or 2,080 hours or anything like that for each one of your employees?

• 0925

Mr. Riley: No, sir, nothing like that at the port of Saint John, New Brunswick. We would love to be on a guaranteed annual income, please believe me.

What we've done at the port of Saint John is equalize the work opportunity amongst our people so that whatever work is here is shared equally amongst all the union members.

Mr. Comuzzi: How many members would that be, Mr. Riley?

Mr. Riley: In the largest local at the port of Saint John there are approximately 175 members left. The checkers local would have approximately 40 members, and the small local, the shipliners local, would have approximately 23 members.

Mr. Comuzzi: Do you have a differential? The \$21.85 is 8 a.m. to 4 p.m. basically.

Mr. Riley: That's 8 a.m. to 5 p.m. Time and a half in the evening.

Mr. Comuzzi: Is that from 5 p.m. to midnight?

Mr. Riley: There's a 7 p.m. to 11 p.m. shift.

Mr. Comuzzi: And that's time and a half?

Mr. Riley: That's time and a half.

Mr. Comuzzi: Do you ever go beyond the 11 p.m. shift?

Mr. Riley: Yes. There is provision in the contract for 7 p.m. to 11 p.m. and off from 11 p.m. to 12 a.m. and then back from 12 a.m. to 4 a.m. at time and a half also. Work crews would involve double time on the straight-time day.

Mr. Comuzzi: How about weekend work?

[Translation]

M. Comuzzi: Nous connaissons cela.

Je tiens à vous féliciter pour certains des résultats qui ont été obtenus au port de Saint John ainsi que pour le travail de vos membres, pour ce qui est de respecter les objectifs et d'être efficaces, comme vous nous l'avez montré. Mes questions ne portent en rien sur le caractère sacré des contrats patronaux-syndicaux. Je vous poserai tout de même quelques questions pour comparer le genre de contrats que vous avez avec ce qui existe ailleurs au Canada.

Monsieur Riley, pourriez-vous nous dire, si vous le voulez bien, quel est votre salaire horaire? M. Gouk devrait peut-être écouter cela.

M. Riley: Il est de 21,85\$.

M. Comuzzi: Avez-vous un salaire annuel garanti?

M. Riley: Non. Nous sommes payés lorsque les navires arrivent. Lorsqu'ils partent, nous devons survivre avec nos prestations d'assurance-chômage.

M. Comuzzi: On ne garantit donc pas à chacun de vos employés 1 000 ou 2 080 heures de travail?

M. Riley: Non, cela n'existe pas au port de Saint John, Nouveau-Brunswick. Croyez-moi, nous aimerions bien avoir un revenu annuel garanti.

Au port de Saint John, nous avons réparti également le travail parmi les employés, de telle sorte que, lorsqu'il y a du travail, tous les membres du syndicat en ont une part égale.

M. Comuzzi: Combien votre syndicat compte-t-il de membres, monsieur Riley?

M. Riley: Il reste environ 175 membres dans le groupe le plus important du port de Saint John. Le groupe des vérificateurs compte une quarantaine de membres et le groupe le plus petit, celui des employés des lignes de navigation, en a environ 23.

M. Comuzzi: Existe-t-il différents taux? Le taux de 21,85\$ s'applique au travail fait de 8 heures à 16 heures, n'est-ce pas?

M. Riley: Ce taux s'applique au travail fait de 8 heures à 17 heures. Le travail fait le soir est rémunéré une fois et demie le tarif.

M. Comuzzi: De 17 heures à minuit?

M. Riley: Il y a un quart de 19 heures à 23 heures.

M. Comuzzi: Une fois et demie le tarif?

M. Riley: C'est exact.

M. Comuzzi: Vous arrive-t-il de travailler plus tard que 23 heures?

M. Riley: Oui. Dans le contrat, on prévoit un quart de 19 heures à 23 heures, une interruption de 23 heures à 24 heures et un autre quart de 24 heures à 4 heures, également une fois et demie le tarif. Les équipes de travail peuvent faire une journée double au taux horaire normal.

M. Comuzzi: Le travail fait la fin de semaine?

[Texte]

Mr. Riley: Weekend work on Saturdays is time and a half. On Sunday and holidays it is double time. Sunday night is double time. A holiday night would be triple time. They're probably the same rates you would see in every major port in eastern Canada. In terms of labour costs we would suggest they would be significantly lower than the eastern U.S. ports.

Mr. Hubbard: Good morning. Following up on Mr. Comuzzi's questions, one of the factors we sometimes hear about is ports competing against one another in terms of labour costs. You're a member of the International Longshoremen's Association, and you indicate you have a similar structure across this country. Now, some groups are better than yours in terms of overtime rates. Have you ever considered withdrawing from the international group and having your own union in the port of Saint John?

Mr. Riley: Mr. Chairman, we have considered that. I don't think that would be the be-all of where you're coming from in regard to your question. It's an altogether different issue, we believe. Whether we belong to another union or not, we would strive to attain the same rates that exist in other major ports. That would be our objective. In fact, if we were really successful in our objectives, we would have a situation created in eastern Canada like that on the west coast whereby we all bargain at the same time and all belong to one union.

Mr. Hubbard: You would indicate, then, that probably if one port were to shut down, all ports would follow suit.

Mr. Riley: No, we would indicate that if one agreement were reached, an agreement would be reached at all ports.

Mr. Hubbard: Following up on the lack of lumber and forest products going through your port, has your union done any study in terms of what has happened? Where are these things going? How have they been transported in the last three or four years? Why has the situation changed? You seem to point out to this committee they are going through other ports, but what other ports are they going to? What groups are considering this Belledune? Are they taking them off the roadways to go through Belledune? What does your study indicate regarding the fact you've lost a lot of business in that area?

Mr. Riley: As the brief suggests, some of our traffic has been lost to the smaller regional ports of New Brunswick.

Mr. Hubbard: For example.

Mr. Riley: For example, Chatham-Newcastle, Bayside, smaller ports like Dalhousie. A lot of that traffic used to go through the port of Saint John. As we mentioned, the cumulative effect of losing those cargoes has hurt us.

[Traduction]

Mr. Riley: Les employés qui travaillent le samedi sont rémunérés une fois et demie le tarif. Les dimanches et les jours fériés, le tarif est double. Le tarif est également double le dimanche soir. En soirée, les jours fériés, le tarif est triple. Ces tarifs sont sans doute les mêmes dans tous les grands ports de l'est du Canada. Les coûts de la main-d'oeuvre, à mon avis, sont beaucoup moins élevés ici que dans les ports de l'est américain.

M. Hubbard: Bonjour. Pour faire suite aux questions de M. Comuzzi, il y a un facteur dont on entend parfois parler, et c'est la concurrence que se livrent les ports quant aux coûts de la main-d'oeuvre. Vous êtes membre de l'Association internationale des débardeurs et vous dites qu'il y a une structure semblable dans tout le Canada. Pourtant, certains groupes voient leur temps supplémentaire mieux rémunéré que vous. Avez-vous déjà envisagé de vous retirer du groupe international et de créer votre propre syndicat au port de Saint John?

M. Riley: Monsieur le président, nous avons envisagé cette possibilité. Je ne crois pas toutefois que cela résoudrait tous les problèmes. En fait, c'est une autre question. Que nous appartenions ou non à un autre syndicat, nous essaierions de la même façon d'obtenir les mêmes tarifs que ceux qui existent dans les autres grands ports. Ce serait notre objectif. En fait, pour vraiment atteindre nos objectifs, il faudrait mettre en place dans l'est du Canada un système semblable à ce qui existe sur la côte ouest, où tous les ports négocient en même temps et appartiennent à un seul syndicat.

M. Hubbard: Par conséquent, si l'un des ports était fermé, tous les autres emboîteraient le pas.

M. Riley: Non. Si un accord était conclu, il le serait pour tous les ports.

M. Hubbard: Vous dites que trop peu de bois d'oeuvre et de produits forestiers passent par votre port. Votre syndicat a-t-il réalisé une étude pour savoir ce qui s'est passé dans ce domaine? Par où ces produits passent-ils? Comment ont-ils été transportés au cours des trois ou quatre dernières années? Pourquoi la situation a-t-elle changé? Vous semblez dire au comité que ces produits passent par d'autres ports, mais lesquels? Quels groupes envisagent d'utiliser Belledune? Cesseront-ils de transporter ces produits par camion pour utiliser Belledune? Que montre votre étude quant au fait que vous avez perdu beaucoup de travail dans ce domaine?

M. Riley: Comme nous le disons dans le mémoire, une partie de notre charge de travail a été perdue au profit des petits ports régionaux du Nouveau-Brunswick.

M. Hubbard: Pouvez-vous me donner un exemple?

M. Riley: Par exemple, il y a les ports de Chatham—Newcastle, Bayside et d'autres petits ports comme Dalhousie. Une grande partie du trafic se faisait par le port de Saint John. Comme nous l'avons dit, l'effet cumulatif de toutes ces cargaisons perdues nous a porté un dur coup.

[Text]

[Translation]

• 0930

However, about forest products, we believe we still export two-thirds of New Brunswick's forest products through the port of Saint John. We still are the major player. We're concerned about the future, when we may not be the major player any more. We suggest we just cannot afford to lose any more business.

As we point out in the brief, it also does not make good business sense continually to build and develop these smaller ports to take business away from the port that has been designated as the port of New Brunswick.

Mr. Hubbard: You're indicating before this committee this morning that in the last five years you've lost, for example, long lumber going through the port of Dalhousie, who are represented here today. The port of Miramichi are here today. And it's been to the detriment of the port of Saint John. Is this what you're reporting to the committee?

Mr. Riley: What I'm saying is forest products, not necessarily lumber. I'm saying if the port of Chatham-Newcastle were not developed and if the port at Bayside were not developed, we would have that much more cargo still going through the port of New Brunswick. We think the development of those ports was a mistake, and we think the future will bear us out on that stance.

Mr. Hubbard: You indicate you get a very small revenue and a small amount of man-hours as a result of petroleum. Yet it's the biggest product that comes through this port.

Mr. Riley: That's correct, sir.

Mr. Hubbard: Is there a reason for this? Do you feel there's a reason for it, as it affects your union?

Mr. Riley: As I tried to explain, the oil industry is an industry unto itself. It is not in any port in Canada considered to be part of the port proper.

It's not only longshoremen who don't gain because of petroleum products. As I indicated in the brief, only 2.5% of the total operating revenue for the Saint John Port Corporation is derived from those petroleum products.

Mr. Hubbard: So you're suggesting that as a committee we should look into that problem.

Mr. Riley: No, I'm not. The oil industry is an industry unto itself. It always will be.

Mr. Hubbard: About Bayside, is there any reason, to your mind, for what has happened with Bayside? It mainly handles the potatoes that you say might have come to the port of Saint John.

Mr. Riley: Not "might have", sir. They did come through the port of Saint John.

Mr. Hubbard: Was there a reason why that happened, to your mind, why you lost that trade?

Mr. Riley: Yes, sir, there's a very good reason. The smaller ports have a significantly lower cost structure. They don't have to be financially self-sufficient.

Toutefois, dans le cas des produits forestiers, nous croyons que les deux tiers des exportations de ces produits au Nouveau-Brunswick passent par le port de Saint John. Nous jouons encore un rôle très important. Nous sommes inquiets de l'avenir car nous craignons de perdre ce rôle. D'après nous, nous ne pouvons pas nous permettre de perdre davantage de travail.

Comme nous l'avons souligné dans notre mémoire, il est illogique, du point de vue commercial, de construire continuellement des petits ports comme ceux-là qui enlèvent le travail d'un port conçu pour être le port du Nouveau-Brunswick.

M. Hubbard: Vous avez dit ce matin qu'au cours des cinq dernières années, par exemple, le bois d'oeuvre long a cessé d'être transporté chez vous pour être confié au port de Dalhousie, dont les représentants sont avec nous aujourd'hui. Sont également avec nous les représentants du port de Miramichi. Tout cela s'est fait au détriment du port de Saint John. C'est bien ce que vous dites au comité?

M. Riley: Je parle des produits forestiers, pas nécessairement du bois d'oeuvre. Ce que je dis, c'est que si les ports de Chatham-Newcastle et de Bayside n'avaient pas été développés, c'est autant de cargaisons qui passeraient par le port du Nouveau-Brunswick. Nous croyons que la création de ces ports a été une erreur et nous croyons que l'avenir nous donnera raison.

M. Hubbard: Vous dites que le secteur pétrolier rapporte très peu pour vous, tant en argent qu'en heures de travail. Et pourtant, c'est le produit le plus important qui passe par ce port.

M. Riley: C'est exact, monsieur.

M. Hubbard: Y a-t-il une raison à cela? Dans la mesure où cela touche votre syndicat, existe-t-il une raison?

M. Riley: Comme j'essayais de l'expliquer, le secteur pétrolier est un secteur à part. Aucun port du Canada ne considère que cela fait partie du port lui-même.

Les débardeurs ne sont pas les seuls à ne rien retirer des produits pétroliers. Comme je l'ai dit dans le mémoire, les produits pétroliers ne représentent que 2,5 p. 100 de toutes les recettes d'exploitation de la Société du port de Saint John.

M. Hubbard: Vous dites que notre comité devrait se pencher sur ce problème?

M. Riley: Non. Le secteur pétrolier est un secteur à part. Il en sera toujours ainsi.

M. Hubbard: À votre avis, existe-t-il des raisons qui expliquent la situation de Bayside? Ce port sert surtout au transport des pommes de terre qui auraient pu passer par le port de Saint John.

M. Riley: Il ne faut pas dire «qui auraient pu», monsieur. Cette marchandise a déjà transité par Saint John.

M. Hubbard: Savez-vous pour quelle raison vous avez perdu cette marchandise?

M. Riley: Oui, monsieur, il y a une excellente raison à cela. Le barème des coûts des petits ports est considérablement moins élevé. Ils n'ont pas besoin d'être auto-suffisants sur le plan financier.

[Texte]

Mr. Hubbard, we could work for nothing here at the port of Saint John; we could have offered our services for nothing, and we could not have kept those cargoes here at the port of Saint John, because of those lower cost structures.

Mr. Hubbard: Which cost structures are you speaking of, now?

Mr. Riley: I'm talking about all the cost structures associated with the port, for example wharfage, storage, through-put rates, pilotage charges—they don't need tugs down there—all those charges. Again, the predominant reason is that there is no requirement for those smaller ports to be financially self-sufficient. They sometimes get their money gratis. I can assure you, Mr. Hubbard, there is no \$18 million debt at the port of Bayside.

The Chairman: The confusion Mr. Guimond mentioned at the beginning of his remarks, about the title "Standing Committee on Transport and Communications there might be an explanation Mr. Riley didn't give—you can correct me if I'm wrong, Mr. Riley—which is that Mr. Riley's dad, a good, hard-working Liberal senator, Dan Riley, was a member of the Senate transport and communications committee. I know he had a lot of contribution to make. I'm sure Mr. Riley has a lot of pride in the work his dad did.

Mr. Guimond: Maybe his dad is a good person, but I don't have any respect for a senator.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Riley.

Mr. Riley: Thank you, Mr. Keyes. Again, we thank the committee very much for the opportunity to appear before it.

● 0935

The Chairman: We welcome to the table, colleagues, from the Town of Dalhousie, His Worship Sandy MacLean and George Williams, councillor.

Gentlemen, welcome. We look forward to your presentation of not more than 15 minutes so that we can ask you some questions.

Son honneur le maire Sandy MacLean (ville de Dalhousie): Bonjour à tous. Mes commentaires seront en anglais, mais je tiens à vous assurer que chez nous, nous nous exprimons dans les deux langues officielles.

Good morning. This opportunity to address you is appreciated. I would like to introduce, as the chairman has already mentioned, Councillor George Williams, who has come to Saint John as well.

I'm a spokesperson on behalf of the Town of Dalhousie, with its port located at the mouth of the Restigouche River where it enters the Bay of Chaleur, about 540 kilometres from here and closer to central Canadian connections without using the St. Lawrence. We are opposite the northern portion of Quebec's Gaspé coast. Those who work in Dalhousie or, more specifically, who are involved in port activities reside throughout our region, known as the Restigouche.

Avenor Maritimes Inc., N.B. Power, and Brunswick Mining and Smelting are the major stakeholders in the port of Dalhousie. Substantial amounts of cargo for each are handled through the port.

[Traduction]

Monsieur Hubbard, même en travaillant sans rémunération au port de Saint John, en offrant nos services gratuitement, il aurait été impossible de garder ces marchandises au port de Saint John tant le barème des tarifs est faible là-bas.

M. Hubbard: De quel barème parlez-vous maintenant?

M. Riley: Je parle du barème des coûts du port, par exemple des droits de quai, des frais d'entreposage, des frais d'administration, des frais de pilotage—ils n'ont pas besoin de remorqueurs là-bas—, de toutes ces sommes à payer. Là encore, la principale raison en est que ces petits ports n'ont pas besoin d'être auto-suffisants financièrement. Ils sont souvent financés automatiquement. Je puis vous assurer, monsieur Hubbard, que le port de Bayside n'enregistre pas une dette de 18 millions de dollars.

Le président: M. Guimond a mentionné au début de ses observations que le témoin avait inscrit «Comité permanent des transports et des communications» sur son mémoire. Il y a peut-être à cela une explication que M. Riley a omis de donner. Corrigez-moi si je me trompe, monsieur Riley, mais votre père était Dan Riley, un bon sénateur libéral dur à la tâche et qui a siégé au Comité sénatorial des transports et des communications. Je sais qu'il avait beaucoup à offrir. Je suis certain que M. Riley est fier du travail que son père a réalisé.

M. Guimond: Son père était peut-être une excellente personne, mais pour ma part, je n'ai aucun respect pour les sénateurs.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Riley.

M. Riley: Merci, monsieur Keyes. Merci encore au comité de nous avoir permis de témoigner.

Le président: Chers collègues, nous accueillons maintenant à la table des témoins les représentants de la ville de Dalhousie, son honneur Sandy MacLean et George Williams, conseiller.

Bienvenues, messieurs. Vous avez 15 minutes ou plus pour faire votre exposé de façon à ce que nous puissions vous poser des questions.

His Worship Sandy MacLean (Town of Dalhousie): Good morning, ladies and gentlemen. I will make my comments in English, even if I can assure you that we can speak both official languages.

Bonjour. Nous vous remercions de cette occasion de discuter avec vous. Permettez-moi de vous présenter, comme le président l'a déjà fait, le conseiller George Williams, qui m'a accompagné à Saint John.

Je suis porte-parole de la ville de Dalhousie, dont le port est situé à l'embouchure de la rivière Restigouche, là où celle-ci se déverse dans la Baie des Chaleurs, à environ 540 kilomètres d'ici et plus près des voies qui permettent d'aller au centre du Canada sans emprunter le St-Laurent. Nous sommes situés à l'opposé de la Rive-nord de la côte de Gaspé, au Québec. Les gens qui travaillent à Dalhousie ou, plus précisément, qui prennent part aux activités portuaires, habitent dans toute la région connue sous le nom connu de Restigouche.

Les principaux utilisateurs du port de Dalhousie sont Avenor Maritimes Inc., Énergie N.B. et Brunswick Mining and Smelting. Le port reçoit de chacune de ces sociétés des quantités considérables de marchandises.

[Text]

Avenor Maritimes Inc. has recently announced a \$141 million capital program for its newsprint mill in Dalhousie. The investment program will involve the replacement of the existing pulping systems with a thermomechanical pulp, or TMP, mill and the building of a secondary effluent treatment plant to meet federal environmental regulations.

In the case of N.B. Power, it too has recently completed a \$335 million capital works project at the electric generating station also in Dalhousie. The product now being burned is an ore emulsion fuel delivered through the port of Dalhousie and by means of a pipeline to the plant.

BMS is presently reviewing its status in Dalhousie, and it will probably remain here as long as it is cost effective.

All this suggests that it is crucial that the port of Dalhousie remain viable and available to all of its users and that new and potential port activity be explored and encouraged.

The port presently handles over 1.5 million tonnes of product annually. This positions the port of Dalhousie as one of the busiest facilities under the harbours and ports administration.

It has a history dating to the 1800s. The principal cargoes have changed since then. Today they are newsprint, ore concentrates, the ore emulsion fuel already mentioned, and other petroleum products. There was once considerable lumber shipped through Dalhousie, and there are some working to bring that type of business back. There is some fish shipped through the port, and an interprovincial ferry service at one of the three government wharves carries over 11,000 vehicles and thousands of passengers each season. There is a tour boat service operating from the same facility as the ferry, and there are a number of smaller fishing boats tied up at this wharf. A regional marina is located in the vicinity of the harbour and there are over 70 pleasure craft owners.

[Translation]

Avenor Maritimes Inc. a récemment annoncé qu'elle mettrait en oeuvre un programme d'investissement de 141 millions de dollars dans son usine de papier journal de Dalhousie. Dans le cadre de ce programme, la société remplacera son système actuel de réduction en pâte par un système de production de pâte par moyens thermomécaniques et construira une usine secondaire de traitement des effluents pour se conformer au règlement fédéral en matière d'environnement.

Pour sa part, Énergie N.B. a récemment achevé un projet d'équipement de 335 millions de dollars à sa centrale électrique de Dalhousie. On y utilise maintenant un carburant d'émulsion de minerais qui transite par le port de Dalhousie et arrive à l'usine au moyen d'un pipeline.

La BMS réétudie actuellement son implantation à Dalhousie et y demeurera sans doute aussi longtemps que ce sera rentable.

Tout cela montre à quel point il est important que le port de Dalhousie demeure viable, qu'il demeure à la disposition de tous ses utilisateurs et que soit mises au point et encouragées d'autres utilisations possibles du port.

À l'heure actuelle, le port reçoit plus de 1,5 million de tonnes de marchandises chaque année. C'est ainsi que le port de Dalhousie est l'un des plus fréquentés de toute l'administration des havres et des ports.

Son histoire remonte aux années 1800. Le port ne reçoit plus les mêmes marchandises qu'à cette époque. De nos jours, il s'agit de papier journal, de concentré de minerais, de carburant d'émulsion de minerais, comme je l'ai déjà mentionné, ainsi que d'autres produits pétroliers. À une certaine époque, des quantités considérables de bois-d'oeuvre étaient expédiées à partir de Dalhousie et des efforts sont en cours pour essayer de récupérer ce secteur. Du poisson est également expédié à partir du port et, à l'un des trois quais du gouvernement, un service interprovincial de traversier transporte chaque saison plus de 11 000 véhicules et des milliers de passagers. Le quai qui sert au traversier sert également à un service de bateaux d'excursion et un certain nombre de petits bateaux de pêche y sont amarrés. Il y a une marina régionale à proximité du port avec plus de 70 propriétaires de bateaux de plaisance.

● 0940

The Government of Canada has a capital investment of over \$45 million at the port of Dalhousie. This should be protected.

There is some berth underutilization, and one of the docks could be expanded without the necessity of major capital expenditure. The mooring dolphins are already in place, and it's a matter of filling in and adding cribbing. This would extend the available berth, providing more space for additional cargo handling.

There is also a considerable amount of reclaimed land in close proximity to the port. This is because cells built to contain dredging material are being filled.

Le gouvernement du Canada dispose d'équipements d'une valeur de plus de 45 millions de dollars au Port de Dalhousie, qu'il faudrait protéger.

Certains postes à quai sont sous-utilisés, et l'on pourrait agrandir un des docks sans engager de très grands frais. Les poteaux d'amarrage sont déjà en place, et il suffirait de faire la liaison et d'ajouter le boisage. Cela nous donnerait plus de postes à quai, et de la place pour manutentionner plus de marchandises.

Il y a aussi beaucoup de terres regagnées sur la mer à proximité du port, car on comble des caissons conçus pour récupérer les matériaux de dragage.

[Texte]

Approximately 100 ocean-going vessels visit the port annually. This represents over 2,000 seamen who depend on Dalhousie for many services, all of which are available in the surrounding community. Other ships, including the coast guard, are also frequent visitors, and these too utilize all aspects of the community, including certain recreational facilities.

Dalhousie and the port go together. When one benefits, the other generally does as well. Correspondingly, when one loses, so does the other. Those who are on the ships that visit the port support many of the shops in Dalhousie.

The port of Dalhousie obviously requires funds for yearly maintenance, capital work, and other expenses. These have to be maintained and the triennial dredging program requires special attention.

There is no direct cost for security at the port, because the local municipal police provide regular surveillance of port facilities and, if necessary, a call guarantees a response within five to ten minutes. Another cost-free service to the port is provided by the municipal fire department and its downtown location very close to port facilities. The fire station is manned 24 hours per day and there is a back-up of over 30 personnel.

A mutual aid arrangement is in place and fire departments from as many as six neighbouring municipalities would respond quickly and without any expense to any call for assistance from the Dalhousie fire chief.

There is an industrial fire department at the newsprint mill situated adjacent to the port and it would help in any way possible.

There are plans for an emergency response team that would be trained to deal with an oil spill at or near the port. Personnel from the Dalhousie fire department would probably participate. There is space near the fire station and close to the port for emergency equipment to be stored.

This will require the cooperation of local industry and they are preparing for this role.

An emergency ambulance service manned 24 hours per day is also within 15 minutes or less of response time, and there is a fully operational hospital with an up-to-date and well-staffed emergency department within a kilometre of the port.

There is a dedicated workforce at the port, and two ILA locals, one at each major dock, provide most of the stevedoring. This represents a total of over 100 workers.

All port services are available on call, and the pilotage, the ice-ops, navigational aids, Canada Customs—an office serving the region is located in Dalhousie—and local shipping agencies have always been highly regarded. The Town of Dalhousie also supplies fresh water to any vessel on request.

There is a possibility of new users at the port of Dalhousie. One of these might be a new mill, which could soon be opened within 36 kilometres of the port. Some attention has also been given to cruise ships, and the scenery surrounding the Bay of Chaleur and the numerous tourist attractions in the region make this option viable.

[Traduction]

Une centaine de navires de haute mer relâchent chaque année au port. Cela représente plus de 2 000 marins qui comptent sur Dalhousie pour obtenir de nombreux services qui sont tous disponibles à proximité. D'autres navires, notamment ceux de la Garde côtière, passent fréquemment par le port, et là encore les marins utilisent toutes sortes de services de la communauté, notamment certains aménagements de loisirs.

Dalhousie et le port vont main dans la main. La prospérité de l'un se répercute généralement sur l'autre. L'inverse est également vrai. Les marins des navires qui font relâche au port font vivre une bonne partie des commerces de Dalhousie.

Le Port de Dalhousie a évidemment besoin de crédits pour l'entretien annuel, les équipements et autres frais. Il faut assurer ce financement et le programme triennal de dragage réclame une attention toute particulière.

Il n'y a pas de coûts directement liés à la sécurité du port, car c'est la police municipale locale qui assure la surveillance des installations portuaires et qui intervient sur demande dans les cinq à dix minutes. Les pompiers municipaux fournissent aussi un service gratuit au port, et leur caserne est située tout près. Il y a des pompiers de service 24 heures par jour avec une réserve de plus de 30 hommes.

Il existe également une entente d'aide mutuelle, ce qui veut dire que les casernes de pompiers de six municipalités avoisinantes sont prêtes à intervenir rapidement et sans frais pour Dalhousie si le chef des pompiers de Dalhousie leur demande de l'aide.

Il y a à la papeterie située tout près du port un service d'incendie privé qui serait prêt à apporter son aide.

On a prévu une équipe de protection civile qui interviendrait en cas de déversement de pétrole dans le port ou à proximité. Les pompiers de la caserne de Dalhousie collaboreraient probablement à ce genre d'intervention. On peut entreposer à proximité de la caserne du port tout le matériel nécessaire.

Les industries locales devront collaborer à ce genre d'exercice, et elles s'y préparent.

On trouve aussi un service d'ambulances d'urgence prêtes à intervenir 24 heures par jour en moins de 15 minutes, ainsi qu'un hôpital entièrement opérationnel doté d'un service d'urgence parfaitement au point à moins d'un kilomètre du port.

Le port dispose aussi d'une main-d'œuvre dévouée, deux sections locales de l'AID, une à chacun des principaux docks, fournissent la plupart des dockers, soit un total de plus de 100 travailleurs.

Tous les services portuaires sont disponibles sur simple demande, et les services de pilotage, de brise-glace, d'aide à la navigation, de Douanes Canada—il y a à Dalhousie un bureau qui dessert la région—ainsi que les organismes locaux de transport maritime ont toujours eu une très bonne réputation. La Ville de Dalhousie fournit aussi de l'eau douce sur demande aux navires.

Le Port de Dalhousie pourrait bientôt avoir de nouveaux utilisateurs, notamment une nouvelle papeterie qui pourrait s'ouvrir bientôt à moins de 36 kilomètres du port. On pense aussi aux navires de croisière, une option tout à fait envisageable si l'on songe aux paysages de la Baie-des-Chaleurs et aux multiples attractions touristiques de la région.

[Text]

[Translation]

• 0945

As mentioned, there have been contacts with a number of sawmills in the Restigouche region and there is potential business here. Other products from northern New Brunswick and the upper Gaspé could be shipped through Dalhousie, and there are numerous possibilities for imports.

The port of Dalhousie is linked to New Brunswick's up-to-date highway system, and CN Rail goes to one of the docks. An airport with daily connections to Halifax, Saint John, Montreal and points beyond is located in Charlo, about 10 kilometres from Dalhousie. This provides quick access to and from the area.

The Avenor Maritimes Inc. company's tug is available to the port on a regular basis. One service involves keeping the harbour ice-free throughout the winter months, and it is available for ships' pilots as well as regular service aiding ships on and off the berths.

The coast guard is always within reach, and it is assuring when it is seen in port or providing essential services in the Bay of Chaleur. On the other hand, and with all our advantages, we from the port of Dalhousie sometimes feel threatened. We worry about public statements, and we are concerned about job losses and negative spin-offs if anything were done to downgrade our port.

Historically, the port of Dalhousie has been directly served by a part-time wharfinger and a part-time harbour master. They have been backed up by harbours and ports personnel in Charlottetown and Dartmouth. Public Works Canada has also been a valuable asset to the port.

Partnerships are in place so all stakeholders in the port have a role in terms of promotion and development. This could be expanded as a regional port advisory group. We're prepared to help organize such a coordinating body.

Transport Canada has been present for a long time and the government owns the facilities, so it has an historical and long-standing commitment to the port. Compliance with marine regulations must be assured, and there will have to be financial and expert operational assistance available to the port. It's crucial for the existing business and the community that the port operation be continued.

Your kits include a print of the port of Dalhousie. I apologize because I ran short of photographs and the actual copies of the photograph are not very clear, but each of the three wharves is shown. Unfortunately, the entire reclaimed land space and the marina are not shown.

Thank you for listening today. I encourage you to visit Dalhousie soon.

The Chairman: Thank you very much, Your Worship, for making the long trek down here and taking the time to make your presentation to this committee. We appreciate your input.

Mr. Hubbard: I've known Mr. MacLean for a long time. Mr. Arseneault intended to be here today with your groups, but because of votes in the House he had to remain in Ottawa.

Comme je vous l'ai dit, il y a eu des contacts avec diverses scieries de la région de Restigouche et il y a des affaires à faire dans ce domaine. D'autres produits du Nord du Nouveau-Brunswick et de la Haute Gaspé pourraient transiter par Dalhousie, et il y a de nombreuses possibilités d'importation.

Le Port de Dalhousie est relié au réseau d'autoroutes modernes du Nouveau-Brunswick, et le CN dessert un des docks. Il y a à Charlo, à environ 10 kilomètres de Dalhousie, un aéroport qui assure des liaisons quotidiennes avec Halifax, Saint John, Montréal et d'autres localités. Cela permet un accès rapide à la région.

Le remorqueur de la compagnie Avenor Maritimes Inc. est régulièrement disponible pour le port. L'un des services consiste à briser la glace du port durant l'hiver, et le remorqueur est à la disposition des pilotes de navires et sert régulièrement à guider les navires à l'arrivée ou au départ des postes à quai.

La Garde côtière est toujours à proximité, et il est rassurant de la voir fournir des services essentiels dans le Port ou dans la Baie des Chaleurs. D'un autre côté, malgré tous nos avantages, nous nous sentons quelquefois menacés. Nous sommes préoccupés par les déclarations publiques et par la perte d'emplois et les retombées négatives qu'entraînerait une décision de réduire les activités du Port.

Traditionnellement, le Port de Dalhousie relève directement d'un gardien de quai à temps partiel et d'un maître de port à temps partiel. Ils ont l'appui du personnel des ports de Charlottetown et de Dartmouth. Travaux publics Canada a aussi été très utile.

Il y a des partenariats qui permettent à tous les intervenants de jouer un rôle au niveau de la promotion et du développement. On pourrait élargir cela en créant un groupe consultatif régional. Nous sommes prêts à contribuer à créer un tel organisme de coordination.

Transports Canada est présent depuis longtemps et c'est le gouvernement, qui est propriétaire des installations, qui est donc directement concerné depuis longtemps par ce Port. Le respect de la réglementation maritime doit être assuré, et il faudra fournir une aide financière et opérationnelle au Port. Il est crucial pour les activités actuelles et pour la communauté que les activités du Port se poursuivent.

Dans vos trousseaux, vous trouverez une photo du Port de Dalhousie. Je regrette, mais j'étais à court de photos, et les copies ne sont pas très claires, mais vous pouvez y voir chacun des trois quais. Malheureusement, on ne voit pas sur cette photo la marina et les terres regagnées sur la mer.

Merci de m'avoir écouté. Je vous invite à venir visiter Dalhousie.

Le président: Merci beaucoup, votre honneur, d'avoir fait tout ce chemin pour venir nous faire cet exposé. Merci de votre contribution.

M. Hubbard: Je connais M. MacLean depuis longtemps. M. Arseneault avait l'intention d'être là aujourd'hui pour vous rencontrer, mais il a dû rester à Ottawa parce qu'il y avait des votes à la Chambre.

[Texte]

Mr. MacLean: Thank you very much. I understood that, and it's a pleasure to say hello to you again, Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard: You indicate you're putting a capital value on the port of Dalhousie of \$45 million.

Mr. MacLean: It's in excess of \$45 million. I don't have the specific figure, but I was told a good starting point would be in that range.

Mr. Hubbard: You have served not only the port of Dalhousie. Maybe you should indicate to the committee your other interests and activities in terms of the ports of Atlantic Canada.

Mr. MacLean: I spent nine years with the Canada Ports Corporation as a board member, so it gave me an opportunity to at least have a look at the national scene. I no longer serve on that board, but it was quite an experience.

The Chairman: We wish we could have heard more about that today.

Mr. MacLean: Unfortunately the Canada Ports Corporation has no direct interest or involvement in the port of Dalhousie. I've been mayor of Dalhousie for about 15 of the last 18 years, and right now that's my priority. I'm sure you can appreciate that.

Mr. Hubbard: You have probably looked at the national airport strategy and how airports are being made into non-profit corporations, or stand-alone groups.

• 0950

Mr. MacLean: I serve as vice-chairman of the airport commission at Charlo, in our region.

Mr. Hubbard: With the ports now, there are indications that the same could happen with ports. We would establish them as standing alone. What would be your impression of what may happen to the port of Dalhousie if we had a similar type of recommendation to eventually make to the House?

Mr. MacLean: I can understand the question and I know that the terms of reference of the committee are somewhat vast. I guess all the options are on the table.

Say somebody comes along and asks us to take over the port. I think the first reaction is that we've been in the municipal business and so forth, and then all of a sudden. . . Yes, we're familiar with the port. The document presented to you this morning was written by me. We didn't go to any consulting firm or anything like that. Of course, it may not have been all that elaborate.

I am familiar with the port operation. On the other hand, if somebody did say that from now on we would have to operate the port on our own. . . It certainly is a challenging thought. I suppose anything is possible. If someone says to us that the only way it's going to stay in business is through local input and operation and a regional type of activity, then I guess we don't have an awful lot of choice.

Today, I am effectively trying to say that we've depended on the government throughout the years. This goes back, as I say, to the 1800s. If all of a sudden somebody says that from now on we're on our own, then it's challenging.

[Traduction]

M. MacLean: Merci beaucoup. C'est bien ce que j'avais compris, et je suis heureux de vous saluer de nouveau, monsieur Hubbard.

M. Hubbard: Vous dites que vous évaluez le Port de Dalhousie à 45 millions de dollars.

M. MacLean: Plus que cela. Je n'ai pas le chiffre précis, mais on m'a dit que c'était au moins de cet ordre-là.

M. Hubbard: Vous n'avez pas travaillé que pour le Port de Dalhousie. Pourriez-vous nous dire quels sont vos autres intérêts et activités au niveau des ports du Canada Atlantique.

M. MacLean: J'ai passé neuf ans à la Société canadienne des ports, ce qui m'a donné l'occasion de jeter un coup d'oeil sur la scène nationale. Je ne fais plus partie du Conseil d'administration de cette Société, mais l'expérience a été intéressante.

Le président: Dommage que nous ne puissions pas en entendre plus à ce sujet aujourd'hui.

M. MacLean: Malheureusement, la Société canadienne des ports ne s'intéresse pas directement au Port de Dalhousie. J'ai été maire de Dalhousie pendant 15 des 18 dernières années, et pour l'instant c'est ma priorité, vous le comprendrez.

M. Hubbard: Vous avez sans doute examiné la stratégie nationale pour les aéroports et la façon dont on transforme les aéroports en sociétés sans but lucratif et autonomes.

M. MacLean: Je suis vice-président de la Commission de l'aéroport de Charlo, dans notre région.

M. Hubbard: Il semblerait que la même chose puisse se produire pour les ports. On en ferait des entités autonomes. Que deviendrait le port de Dalhousie à votre avis si l'on faisait une recommandation en ce sens à la Chambre.

M. MacLean: Je comprends de quoi il s'agit et je sais bien que vous avez un mandat très large. Je pense que toutes les options sont sur la table.

Supposons que quelqu'un nous demande de reprendre la gestion du port. Je pense que la première réaction serait de dire que nous nous occupons des affaires de la municipalité et que tout d'un coup. . . Certes, nous connaissons bien le port. C'est moi qui ai rédigé le document qui vous a été soumis ce matin. Nous n'avons pas fait appel à des experts-conseils ou autres. Évidemment, cela ne va peut-être pas très loin.

Je connais le fonctionnement du port. D'un autre côté, si quelqu'un me disait qu'à partir de maintenant c'est nous qui devons gérer le port. . . Ce serait certainement un sérieux défi. J'imagine que tout est possible. Si quelqu'un nous dit que c'est la seule façon de continuer à le faire fonctionner et de préserver une activité raisonnable, je suppose que nous n'aurons pas vraiment le choix.

Ce que j'essaie de vous dire aujourd'hui, c'est que nous avons traditionnellement compté sur le gouvernement. Cela remonte aux années 1800. Si tout d'un coup on me dit que nous sommes autonomes, ce sera un défi.

[Text]

Again, I couldn't answer yes or no today. I think you can understand that, Charlie. I am not sure how we would handle that.

Mr. Hubbard: Two big costs that many smaller ports—this includes Dalhousie—would have would be dredging and ice-breaking. If we had a user-pay system, could the port of Dalhousie pick up those types of costs?

Mr. MacLean: I would doubt it. I'm sure you're aware that there are many ships going in and out of Bay of Chaleur, not only to Dalhousie. I heard a fair amount about the port of Belledune a short while ago. Certainly, in your own constituency of the Miramichi, there are a lot of people—there are people on the Gaspé side, no doubt—who depend on that ice-breaking service.

I did have the opportunity of hearing Mr. Thomas address a group at one time. He said he had been mandated to cut costs. We understand that. There would have to be a formula in place when it comes to sharing. I don't think you could say to a particular port that it would be responsible for the ice-breaking service.

In terms of the dredging, the dredging is only done at the port of Dalhousie. There's dredging perhaps done at other ports as well, but that cost is associated directly with the port of Dalhousie.

One of the things that has added to the cost in Dalhousie is that we have been unable to ocean-dump the dredge material for the last number of years. We can't have that kind of permit any longer. There's apparently a certain amount of pollutants in the dredge material of the port.

It requires double handling. You have to dredge the material, then put it into containment cells. The good side of containment cells, as I said in my presentation, is that you will have some reclaimed land from that. It can be utilized for port development. The downside is that it is a very costly proposition.

Again, do we have to dredge every two or three years? Perhaps the dredging life could be—

Mr. Hubbard: My time is limited. I'll just have to be careful—

Mr. MacLean: I am sorry, Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard: I have a couple of other points, Mr. MacLean.

Mr. MacLean: We'll tackle anything if we have to.

Mr. Hubbard: In terms of the port of Dalhousie, you're looking basically at petroleum products and the mill in Dalhousie, which ships out newsprint. Also, there's Heath Steele Mines. Those are the three larger commodities you handle.

Mr. MacLean: Yes, sir.

Mr. Hubbard: Take petroleum. You have a generating station there. I've been led to believe that with the cost of petroleum, if it had to be trucked out of Saint John, for example, that the port of Saint John should be the only major port in terms of New Brunswick. It would probably cost each homeowner 2¢, 3¢ or 4¢ per litre extra if we had to truck that product from Saint John to Dalhousie. Is that correct?

Mr. MacLean: I concur, sir. It would be out of the question.

[Translation]

Je ne peux pas vous répondre tout de suite par oui ou par non, vous comprendrez Charlie. Je ne sais pas ce que nous ferions.

M. Hubbard: De nombreux petits ports, dont Dalhousie, ont deux grands postes à leur budget: le dragage et les activités de brise-glaces. Si les travaux étaient facturés à l'utilisateur, le port de Dalhousie pourrait-il assumer ces coûts?

M. MacLean: J'en doute. Vous savez sans doute que de nombreux navires passent par la Baie des Chaleurs, ils ne vont pas seulement à Dalhousie. J'ai entendu beaucoup parler du port de Belledune tout à l'heure. Dans notre région de Miramichi, il y a beaucoup de gens—il y en a évidemment du côté de la Gaspésie—qui comptent sur le service de brise-glaces.

Je n'ai pas entendu l'intervention de M. Thomas, mais il a dit qu'on lui avait dit de réduire les frais. Nous le comprenons bien. Il faudrait trouver une formule le jour où on devra partager. On ne peut pas dire à un particulier qu'il sera responsable de briser la glace.

Pour ce qui est du dragage, on le fait uniquement pour le port de Dalhousie. Cela se fait peut-être aussi dans d'autres ports, mais c'est un coût qui relève directement du port de Dalhousie.

Ce qui a ajouté aux frais de Dalhousie, c'est le fait que nous n'avons pas pu jeter dans l'océan les matériaux de dragage depuis de nombreuses années. Nous n'avons plus ce genre de permis. Il y a apparemment une certaine quantité de polluants dans ces matériaux de dragage.

Cela nécessite donc une double manutention. Il faut draguer et ensuite reverser les matériaux dans des caissons de confinement. Le bon côté de ces caissons, comme je le disais dans mon exposé, c'est que cela permet de récupérer des terres sur la mer. On s'en sert pour agrandir le port. L'inconvénient, c'est que cela coûte très cher.

On peut se demander s'il faut draguer tous les deux ou trois ans. Peut-être pourrait-on. . .

M. Hubbard: Je n'ai pas beaucoup de temps. Il va falloir faire attention. . .

M. MacLean: Désolé, monsieur Hubbard.

M. Hubbard: J'ai une ou deux autres questions à vous poser, monsieur MacLean.

M. MacLean: Nous allons faire tout ce qu'il faudra.

M. Hubbard: Au port de Dalhousie, ce qui vous concerne essentiellement, ce sont les produits pétroliers et la papetière de Dalhousie qui expédie du papier journal. Il y a aussi Health Steele Mines. Ce sont les trois gros clients.

M. MacLean: Oui.

M. Hubbard: Prenons le pétrole. Vous avez une centrale là-bas. On m'a dit que vu le coût du pétrole, s'il fallait l'amener par camion de Saint John, par exemple, Saint John serait le seul grand port du Nouveau-Brunswick. S'il fallait amener le pétrole par camion de Saint John à Dalhousie, les gens paieraient probablement 2, 3 ou 4c. de plus le litre. Est-ce exact?

M. MacLean: En effet. Ce serait hors de question.

[Texte]

The Chairman: As a supplementary to my colleague, Mr. MacLean, does the harbour at Dalhousie make money?

Mr. MacLean: I understand that at the present time it is somewhat on the losing side. As Mr. Hubbard has indicated, the dredging, of course, makes quite a difference. But with a little bit more effort, a little bit more careful administration, I believe the port of Dalhousie could at least be revenue neutral.

• 0955

The Chairman: Under the ports directorate, you're one of about 500 ports and harbours in that particular area. What's the feasibility of this scenario? The federal government first sets the criteria, much as it did with the airport policy. Then a negotiation takes place between the community and the federal government. Then the Municipality of Dalhousie takes over the operation, and maybe there is a phasing-out approach to subsidies to eventually cut the port loose to Dalhousie. I'm talking about phasing out here, not just cutting the purse-strings tomorrow.

Mr. MacLean: Again, I want to stress that there hasn't been a substantial subsidy at the port of Dalhousie. The dredging has been an unfortunate cost. It's necessary.

I appreciate Mr. Hubbard's comments of a while ago. I have a tendency to speak lengthily in responding.

But we have not been in the port business. You understand that. At least in terms of the airport we mentioned a while ago, we have been operating the Charlo airport. We have a little bit of expertise in that field. But when it comes to ports, we have depended completely on the Government of Canada. There has been no local policy mover or shaker.

The Chairman: Which I guess is part of the problem. It's being looked after by someone who sits in Ottawa rather than someone locally.

Mr. MacLean: The administration is initially in Charlottetown.

By the way, Mr. Chairman, you mentioned 500 port facilities. I understand they're numerous. I understand further, though, that the port of Dalhousie, as I indicated in my presentation, is one of the busier of those harbours.

The Chairman: That's all the more reason for Dalhousie municipality to consider taking it over. We'll look for your lead on that. You'll be one of the first of the 500 to jump on the bandwagon.

Mr. MacLean: I understand that. On the other hand, please accept that I didn't come here this morning ready to volunteer to perform that role.

The Chairman: Yes. It would take some research and time.

Mr. Comuzzi: Is there anything at Belledune now?

Mr. MacLean: Very much so. Regarding the turnaround at Belledune, N.B. Power made a decision a few years ago to construct a new electric generating station facility there. The cost of that job was in the vicinity of \$1 billion, so you can appreciate what the investment was.

[Traduction]

Le président: Pour poser une question supplémentaire, monsieur MacLean, le port de Dalhousie gagne-t-il de l'argent?

M. MacLean: Je crois qu'actuellement il est légèrement en déficit. Comme l'a dit M. Hubbard, le dragage fait une grosse différence. Mais avec un peu plus d'efforts et une administration un peu plus soignée, je pense que les recettes et les dépenses devraient au moins s'équilibrer.

Le président: Vous êtes l'un des quelques 500 ports relevant de la direction des ports. Que pensez-vous de ce scénario? Le gouvernement fixerait les critères comme il l'a fait pour les aéroports. Ensuite, il y aurait une négociation entre la localité et le gouvernement fédéral. La municipalité de Dalhousie prendrait alors en charge les activités du port et il y aurait peut-être une diminution progressive des subventions jusqu'à ce que le port passe entièrement sous le contrôle de Dalhousie. Je parle d'une réduction progressive, et non pas de couper du jour au lendemain les cordons de la bourse.

M. MacLean: Je tiens à vous répéter que les subventions versées au port de Dalhousie ne sont pas très importantes. Le dragage représente un coût regrettable mais nécessaire.

Je comprends bien ce que disait M. Hubbard il y a quelques instants. J'ai tendance à faire des réponses un peu longues.

Toutefois, comprenez bien que nous ne nous occupons pas d'activités portuaires jusqu'ici. Pour ce qui est des aéroports dont on parlait il y a un moment, nous exploitons depuis longtemps l'aéroport de Charlo. Nous connaissons un peu le domaine. En revanche, pour les ports, nous nous en remettons entièrement au Gouvernement du Canada. Nous n'intervenons pas du tout au niveau local.

Le président: C'est de là que vient en partie le problème. Au lieu de quelqu'un sur place, c'est quelqu'un à Ottawa qui s'en occupe.

M. MacLean: L'administration vient de Charlottetown.

À propos, monsieur le président, vous avez parlé de 500 ports. Je sais qu'il y en a beaucoup. Je sais aussi que le port de Dalhousie, comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure, est l'un des plus actifs.

Le président: Raison de plus pour que la municipalité de Dalhousie envisage en prendre le contrôle. Nous comptons sur votre initiative. Vous serez l'un des premiers de ces 500 à le faire.

M. MacLean: Je comprends. D'un autre côté, comprenez bien que je ne suis pas venu ici ce matin pour me porter volontaire pour ce genre de rôle.

Le président: Oui. Cela nécessitera des recherches et du temps.

M. Comuzzi: Y a-t-il quelque chose à Belledune actuellement?

M. MacLean: Oui. Au sujet de Belledune, N.B. Power a décidé il y a quelques années de construire une nouvelle centrale électrique là-bas. Cela représentait environ 1 milliard de dollars, vous imaginez l'investissement.

[Text]

That is a coal-burning facility. A percentage of the coal comes from offshore sources. Some of it comes from our own, so to speak, mine in New Brunswick—Minto, more specifically. The bottom line is that they have that investment and they also now have the shipping of that coal through the port. That has turned the port around. I imagine that it is now certainly on the profit side.

Prior to that there was some activity, shipment of materials from the Belledune smelter and some fertilizer product. There's also a fertilizer plant there. Gradually, Belledune is surely becoming something of an industrial centre.

Dalhousie traditionally has had a role with a fair amount of industry. Our rationale is that we're a community surrounding the port. I'm sure you got that impression in my presentation. The community and our port go together. We're not officially involved in the port, but we depend on it very much.

That's one of the disadvantages at Belledune. Some very fine people live in that area, but there is no community involvement to the extent there certainly is in Dalhousie.

I think Mr. Hubbard understands because of the presence of the port of Miramichi and the way the community is surrounding that port.

Mr. Comuzzi: According to the map Mr. Hubbard has given me, is it correct that between Dalhousie and Belledune is about 20 miles?

Mr. MacLean: Certainly by water it would be no more than that. For driving on land between Belledune and Dalhousie, you're talking about roughly 25 to 30 miles.

• 1000

Mr. Comuzzi: How do you anticipate the development at Belledune affecting your city?

Mr. MacLean: If any further development at Belledune is new product or new business, it's hard to argue with that. But when it may take something from Dalhousie or even threaten Dalhousie, then we get uptight about it. I'm sure you can understand that.

Mr. Comuzzi: Is your basic product from your Avenor operation?

Mr. MacLean: No, unfortunately. There is a fair amount of newsprint, and we appreciate that. I believe you will have a presentation from Avenor Maritimes Inc. later today. But the quantity product is certainly orimulsion and ore concentrates. Those who are interested in development of the port have been trying to make it a variety of items, and we're still working on those things.

Mr. Comuzzi: What was the product you mentioned first, Mr. MacLean?

Mr. MacLean: It was petroleum.

M. Guimond: Messieurs MacLean et Williams, je vous salue. Je suis heureux de dire publiquement, pour avoir eu l'occasion de la visiter, que vous avez une magnifique ville. Mon épouse est originaire de la péninsule gaspésienne.

[Translation]

Il s'agit d'une centrale au charbon. Une partie de ce charbon vient d'ailleurs, et une partie vient de notre propre mine, en quelque sorte, au Nouveau-Brunswick, plus précisément Minto. En gros, cet investissement existe déjà et le charbon transite déjà par le port, ce qui lui assure des recettes. Je pense qu'il fait des profits.

Avant cela, il y avait une certaine activité, des produits de la fonderie de Belledune et des engrais. Il y a une usine d'engrais. Belledune est manifestement en train de devenir un centre industriel.

Dalhousie a traditionnellement d'assez importantes activités industrielles. Nous considérons que nous sommes une localité entourant le port. Vous vous en êtes rendus compte en écoutant mon exposé. La ville et le port sont intimement liés. Nous n'intervenons pas officiellement au niveau du port, mais nous lui sommes très liés.

C'est un des inconvénients de Belledune. Il y a des gens remarquables dans cette région, mais pas du tout le même type d'engagement communautaire qu'à Dalhousie.

Je pense que M. Hubbard comprend bien cela étant donné la présence du port de Miramichi et la situation de la communauté tout autour du port.

M. Comuzzi: D'après la carte que M. Hubbard m'a donnée, il y a environ 20 milles entre Dalhousie et Belledune?

M. MacLean: Sûrement pas plus par mer. Par la route, le trajet de Belledune à Dalhousie représente environ 25 à 30 milles.

M. Comuzzi: Pensez-vous que les travaux à Belledune auront un impact sur votre ville?

M. MacLean: Si grâce aux travaux effectués à Belledune ce port peut accueillir de nouveaux produits ou trouver de nouveaux clients, on ne peut pas vraiment s'y opposer. Cependant, si le port de Belledune prenait une partie des clients de Dalhousie, ou menaçait même de le faire, nous devrions nous y opposer. Je suis convaincu que vous comprenez notre position.

M. Comuzzi: Est-ce que le principal produit qui est acheminé à partir du port de Dalhousie provient d'Avenor?

M. MacLean: Malheureusement, non. Nous expédions à partir du port de Dalhousie une bonne quantité de papier journal. Je crois d'ailleurs que vous entendrez des représentants d'Avenor Maritimes Inc. un peu plus tard aujourd'hui. Cependant, le principal produit est l'orimulsion et le concentré de minerai. Ceux qui veulent assurer l'expansion du port ont essayé d'assurer une plus grande variété de produits. Nous poursuivons nos efforts dans ce domaine.

M. Comuzzi: Quel produit avez-vous mentionné en premier, monsieur MacLean?

M. MacLean: Les produits pétroliers.

Mr. Guimond: Good morning, Mr. MacLean and Mr. Williams. I'm happy to say publicly, since I have visited it before, that you have a magnificent city. My wife comes from the Gaspé Peninsula.

[Texte]

M. MacLean: À 100 p. 100.

M. Guimond: Régulièrement, nous allons à Miguasha et prenons le traversier DalMig.

M. MacLean: DalMig. C'est cela, monsieur.

M. Guimond: Je voudrais savoir si vous avez des chiffres sur le tonnage, parce que nous n'avons pas eu de présentation de la Corporation portuaire de Dalhousie. Serait-il possible d'obtenir des chiffres sur l'augmentation ou la diminution du tonnage depuis les dix ou cinq dernières années?

M. MacLean: Dans ma présentation, j'ai dit que le tonnage était d'un million et demi de tonnes. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais je peux les obtenir. Je pourrais vous les envoyer.

M. Guimond: J'aimerais les voir pour les comparer à ceux de M. Riley.

M. Riley, je crois, attribue la diminution du trafic dans le port de Saint John à une augmentation du trafic dans d'autres ports, dont celui de Dalhousie.

M. MacLean: Franchement, je ne voudrais pas m'embarquer dans une discussion avec M. Riley ni avec les officiels du port de Saint John. Je pense qu'actuellement, il n'y a pas de conflit entre les deux. À Dalhousie, nous rendons un service, surtout à notre région. À mon avis, cela n'affecte pas beaucoup le port de Saint John.

M. Guimond: Avenor NBIP, anciennement, utilisait-il majoritairement le port de Dalhousie?

M. MacLean: Presqu'à 100 p. 100. Depuis quelques années, ce sont les papetières qui décident. Si c'est dans les conteneurs, cela influence un peu la destination. Un pourcentage est destiné au port d'Halifax et au port de Saint John. Le reste, soit 75 p. 100, est dirigé vers le port de Dalhousie.

M. Guimond: C'est ce qui expliquerait pourquoi, l'an passé — ce sont des chiffres dévoilés par le premier ministre McKenna à l'Assemblée législative —, 2 755 tonnes ont été dirigées vers le port de Saint John en provenance de NBIP à Dalhousie.

M. MacLean: C'est possible. Plus tôt, j'ai dit que ce n'était pas beaucoup.

M. Guimond: Quelle est l'évaluation moyenne d'une propriété à Dalhousie? J'ai posé les mêmes questions dans d'autres communautés. Je vais vous dire tout de suite où je veux en venir. Je veux savoir si les citoyens et citoyennes de Dalhousie, les contribuables, ceux que vous représentez, ont les moyens d'assumer des charges additionnelles. Je veux connaître l'évaluation moyenne d'une propriété à Dalhousie.

M. MacLean: Monsieur Guimond, c'est sans doute le cas dans toutes les municipalités de la province du Nouveau-Brunswick et peut-être du pays, mais chaque année, les municipalités reçoivent moins de leur gouvernement provincial. Il nous faut trouver d'autres revenus. Si le gouvernement nous force à assumer aussi la responsabilité des ports, des aéroports, etc., nous n'aurons pas beaucoup de choix.

[Traduction]

Mr. MacLean: Is that so?

Mr. Guimond: We regularly go to Miquasha and take the DalMig ferry.

Mr. MacLean: The DalMig. That's right.

Mr. Guimond: Do you have any data on tonnage, because we haven't heard from the Dalhousie Port Corporation. Would it be possible to have numbers regarding the increase or decrease of tonnage in that port over the past five or ten years?

Mr. MacLean: In my statement, I said that a million and a half tons went through our port. I don't have the exact numbers, but I could get them. I could send them to you.

Mr. Guimond: I would like to have this data to compare it to the numbers quoted by Mr. Riley.

If I'm not mistaken, Mr. Riley says that the decrease in traffic at the Port of Saint John is due to an increase of traffic in other ports, including Dalhousie.

Mr. MacLean: I would not like to get into an argument with Mr. Riley or Port of Saint John's officials. In fact I think that there's no conflict between the Port of Dalhousie and the Port of Saint John. In Dalhousie, we offer a service, mostly in our region. I don't think this has any great impact on the Port of Saint John.

Mr. Guimond: Did Avenor NBIP use to send most of these products from the Port of Dalhousie?

Mr. MacLean: Avenor NBIP used almost exclusively the Port of Dalhousie. In recent years, the pulp and paper mills have decided where they will ship their products from. If the product is put in containers, that does limit their choice. Part of their products go to the Port of Halifax and the Port of Saint John. The rest, about 75%, goes to the Port of Dalhousie.

Mr. Guimond: That would explain why last year — and I'm using numbers given by premier McKenna in the Legislative Assembly — 2,755 tons were sent from the NBIP plant in Dalhousie to the Port of Saint John.

Mr. MacLean: That's quite possible. I mentioned earlier that this was not a great quantity.

Mr. Guimond: What is the average property value in Dalhousie? I have asked the same question in other cities. I will explain why I want to have this information. I want to know if citizens in Dalhousie, the taxpayers, those you represent, can afford additional cost. I want to know what the average property value is in Dalhousie.

• 1005

Mr. MacLean: Mr. Guimond, every municipality in New Brunswick, and I think it might be the same in other regions of the country, receive every year less money from the provincial government. We must find other sources of income. If the government forces us to also assume the responsibility for these ports, airports and so on, we won't have much choice.

[Text]

Toutefois, il devrait trouver d'autres façons de taxer. Actuellement, ce sont toujours les propriétés qui écopent. À Dalhousie, plusieurs de nos citoyens sont retirés. Comme on dit en anglais, ils ont un *fixed income*. C'est vraiment un défi pour eux. Aujourd'hui, nous encourageons la présence du gouvernement à Dalhousie. Nous ne pouvons accepter toutes les responsabilités.

Il y a une autre possibilité. Si on pouvait parler au nom de toutes les municipalités du Nouveau-Brunswick... Comme vous l'avez déjà entendu, il y a l'affaire Gloucester-Restigouche. Déjà, dans notre région, il y a une compétition. Monsieur Guimond, cela prendrait peut-être presque une journée...

Mr. Guimond: Do you receive services for ice-breaking from the coast guard based in Halifax?

Mr. MacLean: Yes we do, except in the harbour itself. We use the Avenor Maritimes tug, which goes out in the morning or at different times of the day. It moves around and has the effect of keeping the port ice-free. But thank goodness for the coast guard in Bay of Chaleur and the Gulf of St. Lawrence.

Mr. Guimond: I'm happy to hear that, because people in Halifax mentioned that the ice-breaking and services from the coast guard are only for the port of Montreal.

M. MacLean: Chez nous aussi.

Mr. Gouk: I recognize some of the problems you have, but I am not from a port riding. I'm from the interior of British Columbia, and we have an airport that is not one of the 26 national airports. We're going to have to pay for it ourselves or lose it. I've discussed it with our local officials and recognize there is a need to keep that airport going. We're looking at some off-costs, but in the end that's exactly the way it will have to be.

Unfortunately, to some degree that's the way it will have to be with many ports too—not necessarily yours, but certainly some ports will have to figure out if they want to keep going.

Mr. MacLean: If that's the way it's going to be, that's the way it's going to be. We have an airport such as yours, and we have the challenge of operating it, but we're only providing a transportation service. The port of Dalhousie is tied so closely to the local industry and community that the future of that port has a major bearing on the life in the community and our whole region. There's a little difference in degree between airports...

Mr. Gouk: There are some similarities but there have to be more.

The Chairman: Unfortunately you may have been out of the room, but we went through that option on the 500-port scenario and the potential takeover by Dalhousie. It was indicated by Mr. MacLean that he just might take the lead role in that.

Mr. MacLean: I think, Mr. Chairman, you've been kind of leading in that direction. If you don't mind, I want to resist a bit.

[Translation]

However, the government should find other ways of collecting taxes. Nowadays it's always the home owners who have to pay. In Dalhousie, several of our citizens are retired. They are on a fixed income. It is quite a challenge for them to make ends meet. Today we encourage the government to be present in Dalhousie. We cannot take over every single responsibility.

Something else could be done. If we could talk on behalf of all municipalities in New Brunswick... As you have heard before, there is the Gloucester-Restigouche business. Already, in our region, there is a competition. Mr. Guimond, it would take almost a full day to...

M. Guimond: La Garde côtière d'Halifax offre-t-elle des services de brise-glace au port de Dalhousie?

M. MacLean: Oui, sauf dans le havre même. Nous nous servons du remorqueur d'Avenor Maritimes, qui quitte le quai le matin ou à diverses périodes de la journée. Le remorqueur se déplace dans tous les coins du port, et ce dernier devient libre de glace. Nous sommes très heureux cependant d'avoir les services de brise-glace de la Garde côtière dans la baie des Chaleurs et dans le golfe du Saint-Laurent.

M. Guimond: Je suis très heureux d'entendre ce commentaire, parce qu'à Halifax les témoins nous ont dit que les services de brise-glace et les services de la Garde côtière n'existent que pour le port de Montréal.

Mr. MacLean: We used them to.

M. Gouk: Je comprends certains des problèmes dont vous avez fait état. Je dois signaler qu'il n'y a pas de port dans ma circonscription. Je viens de l'intérieur de la Colombie-Britannique. Cependant nous avons un aéroport qui ne fait pas partie des 26 aéroports nationaux. Nous devons financer les activités de cet aéroport, ou il disparaîtra. J'ai discuté de la question avec les représentants de ma municipalité, et nous sommes tous conscients du fait que cet aéroport doit continuer à offrir des services. Nous cherchons d'autres sources de revenu, mais il faudra tout faire pour assurer la survie de cet aéroport.

Malheureusement, dans une certaine mesure, c'est aussi ce qu'il faudra faire pour nombre de ports. Pas nécessairement le vôtre, mais je suis convaincu que certains ports ou administrations portuaires devront décider s'ils veulent poursuivre leurs activités.

M. MacLean: Si c'est ce qu'on doit faire, on n'aura pas le choix. Nous avons un aéroport un peu semblable au vôtre, et nous sommes responsables de son exploitation, mais ils ne font qu'un service de transport. Le port de Dalhousie a des liens très étroits avec l'industrie et la communauté locale; ainsi l'avenir du port revêt une importance primordiale pour la communauté et pour l'ensemble de la région. Il y a une certaine différence entre les aéroports et...

M. Gouk: Il y a certains points communs également.

Le président: Malheureusement, vous n'étiez peut-être pas dans la salle, mais nous avons discuté brièvement du programme des 500 ports et de la prise en charge par Dalhousie. M. MacLean a dit qu'il faudrait peut-être qu'il se fasse le chef de file dans ce domaine.

M. MacLean: Monsieur le président, je crois que c'est vous qui avez fait cette proposition. Personnellement, j'aimerais mieux attendre.

[Texte]

Do you want a follow-up to some of the comments?

The Chairman: That would be helpful, especially as it pertains to facts and figures about the port itself. Any ancillary notes you'd like to make on the CPC would be most helpful, given your experience in this.

Mr. MacLean: Again, please don't dwell on that, because I'm no longer associated, but we appreciate the opportunity.

The Chairman: Mr. Williams, thank you very much for making that long journey from Dalhousie. We appreciate it. The town is served well. Thank you.

• 1010

Colleagues, our next presenter from the Saint John Port Corporation is a familiar face to us all, Ken Krauter, who is the general manager and CEO.

As I mentioned at the outset, Mr. Krauter, we do appreciate your kindness and hospitality upon our arrival last night. When you travel to so many different communities and arrive at an airport and see someone with a familiar face and a friendly smile, it sure helps. So we appreciate that and your kindness.

When you're comfortable, you could introduce who you've brought with you today and begin your presentation.

Mr. Harry Gaunce (Chairman, Board of Directors, Saint John Port Corporation): Mr. Chairman, my name is Harry Gaunce, and I'm chairman of the board of directors of the Saint John Port Corporation. I would like to welcome you and the members of the standing committee to Saint John, New Brunswick, and to thank you on behalf of the port corporation for the opportunity to appear before you and submit our brief.

We commend the Minister of Transport for his initiative in undertaking a comprehensive review of the maritime transportation policy, and we appreciate that through the hearings being conducted by the Standing Committee on Transport of the House of the Commons, we are being given an opportunity to express our views and contribute to marine policy reform.

Mr. Chairman, we realize the committee has been conducting hearings for several weeks and has received many submissions and heard from many organizations. In the interest of making the best use of the limited time available, I ask that you receive our submission and have it entered into the official record of these proceedings as though it had been read verbatim. The submission is provided of course in both official languages.

I will now ask our general manager and CEO, Mr. Ken Krauter, to continue with our presentation.

Mr. Ken R. Krauter (General Manager and Chief Executive Officer, Saint John Port Corporation): Good morning and thank you. Before I begin, I want to introduce Adam McBride, who is our assistant general manager of the port

[Traduction]

Voulez-vous que je vous fournisse de plus amples détails sur certains des commentaires que j'ai faits?

Le président: Cela nous serait fort utile, tout particulièrement en ce qui a trait au port de Dalhousie lui-même. Je vous invite également à faire des commentaires supplémentaires sur la Société canadienne des ports; ces commentaires seraient particulièrement utiles, compte tenu de votre expérience dans le domaine.

M. MacLean: Comme je vous l'ai signalé, je ne suis plus associé à ces activités, mais nous sommes très heureux d'avoir eu l'occasion de discuter avec vous de l'avenir du port de Dalhousie.

Le président: Monsieur Williams, merci d'avoir fait ce long voyage de Dalhousie. Nous vous en sommes reconnaissants. Vous offrez de très bons services à votre ville. Merci.

Chers collègues, nous accueillons maintenant quelqu'un que nous connaissons tous, M. Ken Krauter, président-directeur général de la Société du port de Saint John.

Comme je l'ai signalé, monsieur Krauter, nous vous sommes fort reconnaissants de l'hospitalité dont vous avez fait montre hier soir à notre arrivée. Lorsque l'on visite tant de collectivités et qu'on arrive à un aéroport et qu'on voit quelqu'un qu'on connaît qui nous sourit gentiment, cela fait du bien. Nous vous remercions donc de votre gentillesse.

Lorsque vous serez installé, vous pourrez peut-être nous présenter ceux qui vous accompagnent aujourd'hui.

M. Harry Gaunce (président, conseil d'administration, Société du port de Saint John): Monsieur le président, je suis Harry Gaunce, et je suis président du conseil d'administration de la Société du port de Saint John. Je tiens à vous souhaiter, à vous ainsi qu'aux membres du comité permanent, la bienvenue à Saint John, Nouveau-Brunswick, et à vous remercier au nom de la Société du port de Saint John de cette occasion de vous présenter notre mémoire.

Nous félicitons le ministre des Transports de procéder à l'examen complet de la politique du transport maritime, et nous sommes heureux de pouvoir, par le biais d'audiences du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, exprimer notre opinion et contribuer à la réforme de la politique maritime.

Monsieur le président, nous savons que le comité tient des audiences depuis plusieurs semaines et qu'il a reçu plusieurs mémoires et entendu les témoignages de nombre d'organismes. Puisque nous voulons utiliser de la façon la plus efficace possible la brève période dont nous disposons, je vous demanderais d'annexer au compte rendu des délibérations de votre comité le texte de notre mémoire. Nous avons évidemment fourni un texte anglais et un texte français de notre mémoire.

Je demanderai maintenant à notre président-directeur général, M. Ken Krauter, de poursuivre l'exposé.

M. Ken R. Krauter (président-directeur général, Société du port de Saint John): Bonjour et merci. Avant de commencer, j'aimerais vous présenter Adam McBride, qui est notre directeur général adjoint. Il fait également partie du conseil

[Text]

corporation. Adam also sits on the board of directors of the Canadian Port and Harbour Association and is a member of the Marine Advisory Board. He'll be assisting us with the presentation this morning.

I realize time is limited. I'm going to make a few comments about the Saint John Port Corporation, but I want to focus on our proposal for a new model for the governance of Canadian ports. Comments on pilotage, the St. Lawrence Seaway, ice-breaking, and other coast guard services will also be provided.

I'll begin with some of the highlights of the Saint John Port Corporation.

We are responsible for the management and administration of the port of Saint John. The port features a full range of cargo-handling facilities for liquid bulk, dry bulk, container, and general cargoes. We have assets presently of about \$64 million, 7 deep-sea marine terminals, about 120 hectares of property, and 230 square kilometres of harbour.

The port of Saint John is one of Canada's major ports. In 1994, as you've heard, we handled a record 21 million tonnes. We also established a number of traffic records in 1994. Petroleum shipments were at a record high of 17.9 million tonnes and potash at a record high of 1.6 million tonnes. Records were set in sugar and salt shipments. Cruise ship traffic was at an all-time high. Also, our container traffic, while not large, was the highest since 1987.

We are the largest forest products load centre not only in eastern Canada but also on the Atlantic seaboard.

During the last year there was an expansion of shipping services from the port into Europe, Central America, the Middle East, and Southeast Asia. We handled a variety of cargoes such as heavy-lift cargoes, military cargoes, and project cargoes, all demonstrating the diversity of the port of Saint John.

Since incorporation on December 31, 1986, we have managed this corporation as a commercial enterprise. We've been profitable every year since 1987, with the exception of 1993. We've done a number of things to achieve that level of profitability. We reduced our organization by 50%, reduced costs, wrote down assets, paid a portion of our federal debt, and developed new business opportunities. So commercial enterprise has been the focus of the management and board of directors of this corporation since incorporation.

I want to offer a few comments with regard to the pressures for change to the Canadian marine industry and the administration of ports, pressures that have been growing for a number of years. This demand for change coincides with the federal government's marine policy review and, I think, presents a unique opportunity to implement significant reforms.

[Translation]

d'administration de l'Association des ports et havres du Canada et du Conseil consultatif du transport maritime. Il est venu nous prêter main-forte ce matin.

Je sais que nous avons peu de temps. Je ferai quelques commentaires sur la Société du port de Saint John, mais je m'attarderai principalement à notre proposition visant un nouveau modèle pour la régie des ports canadiens. Nous ferons également certains commentaires sur le pilotage, la voie maritime du Saint-Laurent, les services de brise-glace, et d'autres services actuellement offerts par la Garde côtière.

J'aimerais maintenant vous dire quelques mots sur la Société du port de Saint John.

La société est chargée de gérer et administrer le port de Saint John. Celui-ci comporte toute une gamme d'installations de manutention de marchandises en vrac solides et liquides, de conteneurs et de marchandises diverses. Les actifs de la société représentent actuellement une valeur d'environ 64 millions de dollars, et la société compte sept terminaux maritimes en eau profonde, environ 120 hectares de terrains et 230 kilomètres carrés de territoire portuaire.

Le port de Saint John est l'un des plus importants ports au Canada. En 1994, comme on l'a mentionné, il a manutentionné un volume record de 21 millions de tonnes. Nous avons également atteint plusieurs records de trafic en 1994. Les expéditions de pétrole ont atteint un niveau sans précédent de 17,9 millions de tonnes, et le trafic de la potasse a atteint un record de 1,6 million de tonnes. Les expéditions de sucre et de sel ont battu les records précédents. Le trafic des croisières a atteint un niveau sans précédent. Le trafic des conteneurs, même s'il n'est pas très important, a atteint son plus haut niveau depuis 1987.

Nous sommes le principal centre de chargement de produits forestiers non seulement dans l'Est canadien, mais également sur la côte atlantique.

L'année dernière des services de transport maritime se sont ajoutés couvrant l'Europe, l'Amérique centrale, le Moyen-Orient et l'Asie du Sud-Est. D'autres trafics ayant transité par le port, dont les colis lourds, le fret militaire et les marchandises de projets, témoignent de sa diversité.

Depuis le 31 décembre 1986, date de notre constitution en société, nous avons adopté des principes commerciaux en vue de gérer notre organisme. À l'exception de 1993, nos activités sont rentables depuis 1987. Nous avons fait diverses choses pour assurer cette rentabilité. Nous avons assuré une compression de 50 p. 100 des effectifs, nous avons réduit les coûts, nous avons réduit les coûts associés à nos effectifs, nous avons remboursé une partie de notre dette fédérale, et nous avons trouvé de nouveaux débouchés commerciaux. Ainsi, depuis la création de la société, la direction et le conseil d'administration se sont inspirés de principes commerciaux.

J'aimerais maintenant dire quelques mots sur les pressions croissantes qui sont exercées depuis plusieurs années en vue de changer le secteur maritime canadien et l'administration portuaire. Le fait que cette démarche coïncide avec l'examen de la politique maritime du gouvernement fédéral offre une occasion unique de procéder à d'importantes réformes.

[Texte]

[Traduction]

• 1015

Some of the issues that have arisen and need to be addressed include the following. There is an overcapacity in Canadian ports. There's too much underutilized infrastructure. In many cases the federal government, as the shareholder of ports, is competing against itself. There is an inadequate level of delegation of authority to ports and this impairs timely decision-making and is costly. Approval processes are cumbersome and add little value to decision-making. There is a lack of a level playing field among Canadian port administrations, and there are inconsistent and uncoordinated responsibilities, accountabilities, and authorities. Many ports in this country earn an inadequate rate of return on investments. As well, there's increasing competition from American ports and Canadian ports are finding it increasingly difficult to compete.

Canada needs a comprehensive marine policy, one that will serve as a cornerstone of the Canadian economy and support the growth and development of Canada's international trade.

In addition to providing a clear response to some of the issues we have raised, marine policy related to ports should encompass the following objectives. It should define what is the essential federal role in ports. It should provide a common and equitable framework for the governance of commercial ports. It should eliminate excess port capacity in the country and remove, wherever possible, unnecessary costs from the operation of ports.

We propose a new port governance model. The development of a new form of governance for Canadian ports should build on the strengths of some of the current governance structure and the CPC Act and should overcome existing weaknesses.

Since the passage of the act and the formation of local port corporations, there has been a growing number of frustrations by these LPCs with the Canada Ports Corporation: I'm not going to reiterate the concerns of LPCs, as that has been covered in our brief in some detail and I'm sure that it has been dealt with in previous submissions to this committee.

While there are difficulties with the implementation of the act, there are many provisions in it that provide a sound basis for governance. In our view these provisions should be retained in a new framework.

One interpretation of the act is that Parliament intended that the Canada Ports Corporation should provide for the growth of a national ports system that would operate in a very autonomous way. In so doing, CPC would foster and encourage autonomy for LPCs while not being intrusive into their operations.

CPC should have been focusing on the macro role and the role of ports in the economy and their contribution to Canadian national welfare and economy, rather than acting as an overseer or shepherd of LPC operations and management.

The users of ports and port administrators in Canada are seeking changes, and of course this coincides with the federal government's intent on redefining its role in marine transportation. So this is an opportune time to make changes.

Certains des dossiers qu'il y a lieu d'examiner sont la surcapacité dans les ports canadiens et la sous-utilisation des infrastructures. Dans bien des cas, le gouvernement fédéral, en tant qu'actionnaire des ports, concurrence avec lui-même. Le niveau de délégation de pouvoirs des ports est inadéquat, ce qui nuit à la prise de décisions opportunes et ce qui est coûteux. Les processus d'approbation sont lourds et apportent peu à la prise de décisions. Les règles du jeu sont inéquitables entre les administrations portuaires canadiennes, et les responsabilités et les pouvoirs manquent de cohérence. Pour plusieurs ports au Canada le rendement du capital investi s'avère inadéquat. De plus, la concurrence des ports américains devient plus vive, et il est de plus en plus difficile pour les ports canadiens d'y faire face.

Le Canada a besoin d'une politique maritime clairement définie qui servira de pierre angulaire à son économie et appuiera la croissance et le développement de son commerce extérieur.

Outre la fourniture d'une réponse claire aux enjeux énoncés plus haut, la politique maritime devrait englober les objectifs suivants. Elle devrait définir le rôle fondamental du gouvernement fédéral face aux ports. Elle devrait assurer la mise sur pied d'un cadre équitable pour la régie des ports commerciaux. Elle devrait éliminer la capacité portuaire excessive. Elle devrait éliminer également, dans la mesure du possible, les coûts d'exploitation portuaire inutiles.

Nous proposons un nouveau modèle de régie portuaire. L'élaboration de nouveaux modèles de régie concernant les ports canadiens devrait s'appuyer sur les forces de la régie actuelle et la Loi sur la SCP, tout en surmontant les faiblesses existantes.

Depuis l'adoption de la loi et la création des sociétés portuaires locales, les frustrations se sont accrues au sein des SPL en ce qui a trait à la Société canadienne des ports. Je ne répéterai pas les préoccupations des SPL, car nous en faisons état dans notre mémoire. Je suis d'ailleurs convaincu que d'autres témoins qui se sont déjà adressés au comité ont parlé de ces questions.

Bien qu'il y ait des difficultés concernant la mise en oeuvre de la loi, elle contient bon nombre de dispositions qui favorisent le fondement d'une saine régie. Nous sommes d'avis que ces dispositions devraient faire partie de la nouvelle structure portuaire.

Après lecture de la loi, nous avons conclu que le gouvernement voulait que la Société canadienne des ports encourage la croissance d'un réseau portuaire national qui fonctionnerait de façon autonome. Ce faisant, la SCP favoriserait l'autonomie des SPL sans pour autant s'imposer.

La SCP aurait dû s'attarder au rôle macro et au rôle des ports au sein de l'économie et à leur rapport à l'économie et au bien-être national, plutôt que de jouer le rôle de contremaître à l'égard des activités et de la gestion des SPL.

Les usagers et les administrateurs des ports canadiens demandent une réforme, et cela coïncide avec les efforts du gouvernement fédéral, qui cherche à redéfinir son rôle au sein du secteur du transport maritime. Voici un moment opportun pour apporter des changements.

[Text]

We recommend that the following principles should be embodied in a new governance model.

The mandate for ports should be that which is defined in the port policy stated in both the CPC Act and the Harbour Commissions Act.

A commercial discipline providing efficiency, effectiveness, and economy should be rigorously applied to the operation of ports.

Commercial ports should be granted a high level of authority to manage their affairs.

All overhead costs should be eliminated or reduced to the greatest extent possible to improve the competitiveness of commercial ports.

Approval processes and timing for corporate plans, capital budgets, and the like should be comparable to those in the private sector.

Commercial ports should be subject to a policy that provides dividends to the shareholder.

Access to and approval of financing for capital projects should be comparable to those in the private sector.

Performance reporting to the Minister of Transport should be through an audit regime and annual reports, as well as, on an exception basis, at the discretion of the minister.

Boards of directors and management of commercial ports should be held accountable for their performance.

We propose that our new model for port governance be conducted in two phases. First, a transition phase is required to bring the new model into effect. This is necessary in order to achieve a realignment of government structures in a timely and orderly manner. The transition phase of port governance should include the following features.

First, a port secretariat, for lack of a better term, should be formed—ex Canada Ports Corporation. This new port secretariat should be given a mission by the Minister of Transport. The mandate—that is, the mandate to serve Canada's international trade—should be as currently defined in the national ports policy and existing legislation.

The port secretariat should be on an interim basis—and I emphasize that—a central desk for all ports in Canada.

The new mission of the secretariat should be to provide maximum autonomy to commercial ports, to expedite the development of more commercial ports that can achieve financial self-sufficiency and to facilitate the divestiture and closure of all non-commercial ports, with a few specific exceptions.

The commercial ports should constitute the local port corporations and harbour commissions, and they should be given maximum autonomy, as may be provided under existing legislation and ministerial directive. In general, these ports should continue to operate under the current statutes on an interim basis.

[Translation]

Il est recommandé de tenir compte des principes suivants lors de l'élaboration d'une nouvelle régie portuaire.

Le mandat des ports devrait demeurer le même que celui contenu dans la politique portuaire en vertu de la Loi sur la SCP et de la Loi sur les commissions portuaires.

Les activités des ports devraient faire l'objet d'une discipline commerciale favorisant l'efficacité et l'efficacités, ainsi que d'un contrôle rigoureux des dépenses.

Les ports commerciaux devraient se voir accorder une grande autonomie dans la gestion de leurs activités.

Tous les frais généraux devraient être éliminés ou réduits le plus possible afin d'améliorer la compétitivité des ports commerciaux.

Les procédures et les délais d'approbation relativement aux plans d'entreprise et aux budgets d'investissement devraient être comparables à ceux qui existent dans le secteur privé.

Les ports commerciaux devraient être assujettis à une politique qui exigerait le paiement de dividendes à l'actionnaire.

Les possibilités ainsi que les procédures d'approbation de financement se rapportant aux projets d'immobilisations devraient être comparables à ceux du secteur privé.

Le rapport de rendement au ministre des Transports devrait se faire par le biais d'un mécanisme de vérification et de rapports annuels, ainsi que dans les cas exceptionnels, à la discrétion du ministre.

Les conseils d'administration et la direction des ports commerciaux devraient être tenus responsables de leur rendement.

Notre modèle de régie portuaire comporterait deux volets. Tout d'abord, une période de transition sera requise pour permettre l'entrée en vigueur de la nouvelle forme de régie en vue d'assurer le remaniement de la structure actuelle en temps opportun et de façon méthodique. Les caractéristiques suivantes font partie de cette phase.

Tout d'abord, un secrétariat portuaire, je ne peux pas penser à une meilleure expression, doit être créé—l'ex-Société canadienne des ports. Ce secrétariat recevrait une nouvelle mission du ministre des Transports. Le mandat—soit celui de favoriser le commerce international—devrait demeurer le même que celui contenu dans la politique portuaire nationale, en vertu des lois actuelles.

Le secrétariat portuaire devrait, de façon intérimaire, assumer le rôle de bureau central pour tous les ports canadiens.

• 1020

La nouvelle mission du Secrétariat serait de favoriser une autonomie maximale des ports commerciaux, d'accélérer l'établissement de nouveaux ports commerciaux parmi ceux qui pourront réaliser une autonomie financière et de faciliter le transfert de responsabilité ou la fermeture de tous les ports non commerciaux, sauf dans certains cas.

Les ports commerciaux, les sociétés portuaires locales et les commissions portuaires se verront accorder une autonomie maximale dans les limites du possible en vertu de la législation actuelle et selon une directive ministérielle. En général, ces ports poursuivront leurs activités, de façon intérimaire, en vertu des lois existantes.

[Texte]

Following delegation of maximum autonomy, the commercial ports should no longer report to the port secretariat. They should file corporate plans, capital budgets, annual reports and such audit reports as the minister may direct.

The non-corporate ports of the present Canada Ports Corporation, public ports currently administered by the Canadian Coast Guard, remote ports and ferry terminals should comprise the non-commercial ports on an interim basis.

During the transition period, federal appropriations for the public ports—that is, coast guard ports—should be transferred from Transport Canada to the secretariat for a given time period and a specific level of funding.

The secretariat should expedite the creation of commercial ports from the non-commercial ports where they satisfy financial self-sufficiency criteria. I think there are some immediate examples where action could be taken—the port of Sept-Îles, perhaps.

The remaining non-commercial ports should be classified under those that have a clearly defined federal role or responsibility and those for which there is no requirement for ongoing federal involvement. Ports for which there is a federal role may be remote communities that depend on the port for re-supply, such as in Arctic communities, and ferry terminals associated with a constitutional responsibility. The remainder of the ports—that is, non-commercial ports for which there is no federal responsibility—should be subject to divestiture to municipalities and/or the private sector. If that isn't accomplished, they should be closed.

Implementation of the model through the transition phase will work towards bringing all commercial ports to a common basis of governance and a level playing field as well as removing excess ports from the federal port portfolio. All the commercial ports must play by the same rules at the same delegated level of authority if you're going to compete in international trade.

The final phase of implementation of the proposed model is characterized by a significantly reduced federal presence and involvement in ports, a number of highly autonomous commercial ports, and a limited number of ports where there is a clearly defined federal responsibility. In the proposed model, the commercial ports form the core of the national port system. This would be analogous, if you like, to the national airport system that's been announced.

The port secretariat should be reduced to a small administrative group that serves as a clearing-house for corporate plans, capital budgets and audit reports and fulfils a limited number of other responsibilities the Minister of Transport may assign.

The Canada Ports Corporation Act and the Harbour Commissions Act should be harmonized to serve the best interests of the shareholders in the commercial ports and to provide a common governance framework for the commercial ports.

[Traduction]

Vu leur autonomie maximale, les ports commerciaux ne seraient plus tenus de rendre compte au secrétariat portuaire. Ils présenteraient leurs plans d'entreprise, budgets d'investissement, rapports annuels et divers rapports vérifiés à la demande du ministre.

Les ports non constitués en sociétés de la SCP, les ports publics administrés présentement par la Garde côtière canadienne, les ports éloignés et les gares maritimes devraient faire partie des ports non commerciaux, de façon intérimaire.

Au cours de la période de transition, les crédits fédéraux des ports publics devraient passer de Transports Canada au secrétariat portuaire, et ce, pendant un temps déterminé et pour un montant spécifique.

Le secrétariat portuaire devrait accélérer la création de ports commerciaux parmi ceux qui ne le sont pas, à condition qu'ils puissent satisfaire aux critères d'autonomie financière. Certains exemples de ports où l'on pourrait prendre de telles mesures me viennent tout de suite à l'esprit—le port de Sept-Îles, peut-être.

Les autres ports non commerciaux devraient être regroupés comme suit: ceux qui ont un rôle ou une responsabilité fédérale bien définie et ceux qui ne requièrent plus la participation du gouvernement fédéral de façon continue. Les ports qui exigeront un rôle de la part du gouvernement seront en toute probabilité situés dans des endroits éloignés qui dépendent d'eux pour s'approvisionner, tels que les régions de l'Arctique et les gares maritimes relevant du gouvernement fédéral, en vertu d'une responsabilité constitutionnelle. La responsabilité des autres ports—c'est-à-dire les ports non commerciaux pour lesquels le gouvernement fédéral n'a pas de responsabilité—pourra être transférée aux municipalités, et/ou au secteur privé. Sinon, les installations seront fermées.

La mise en oeuvre du nouveau modèle se fera pendant une période de transition et favorisera la gestion de tous les ports commerciaux en fonction d'une seule région et de règles du jeu équitables, ainsi que l'élimination de ports excédentaires de la responsabilité fédérale. Il faut gérer tous les ports commerciaux en fonction des mêmes règles du jeu et avec le même niveau d'autorité déléguée, pour que nous puissions faire face à la concurrence internationale.

Les principaux éléments qui caractérisent la dernière phase de la mise en oeuvre du modèle proposé pour une nouvelle régie portuaire sont une présence du gouvernement réduite de façon significative, un nombre de ports commerciaux jouissant d'une grande autonomie et un nombre limité de ports situés en des endroits éloignés qui relèvent du gouvernement fédéral. Dans le modèle proposé, les ports commerciaux forment le noyau du réseau portuaire national. Cela serait semblable, si vous voulez, au réseau aéroportuaire national qu'on vient d'annoncer.

Les effectifs du secrétariat portuaire seront réduits à un petit groupe administratif, qui servirait de bureau central pour les plans d'entreprise, les budgets d'investissement, les rapports vérifiés, et aurait aussi un nombre limité d'autres responsabilités venant directement du ministre.

La Loi sur la Société canadienne des ports et la Loi sur les commissions portuaires devraient s'accorder dans l'intérêt de l'actionnaire et des ports commerciaux, ainsi que fournir une structure de régie commune à ces derniers.

[Text]

Issues such as appointments to boards of directors, municipal property taxes and port policing, which have various provisions in the existing statutes, should be resolved through as expeditious a consultation process as possible.

The ports at remote sites—Arctic communities, for example—and ferry terminals for which there is a federal responsibility should be transferred, with their appropriations, back into the transport department.

I'd like to move on and offer some comments on some of the other topics that are part of the terms of reference of the committee.

With respect to pilotage, overall there's a fairly high degree of satisfaction with pilotage services in the port. Cost-efficient pilotage provides for the safe movement of vessels and is essential to the competitive position of the port. It's important that a high standard of service and qualification of pilots be maintained. Pilotage services should be provided in a fair and equitable manner to the shipping industry.

We offer the following proposals for reform.

First, the Atlantic Pilotage Authority should be disbanded.

Second, the training and certification of pilots should be performed by the Canadian Coast Guard in the same manner as currently exists for the examination of shipmasters and mates.

[Translation]

Les questions de nominations d'administrateurs, de taxes immobilières versées aux municipalités et des services de protection des ports, régies par diverses dispositions législatives existantes, devraient être résolues aussi rapidement que possible dans le cadre d'un processus de consultation.

Les responsabilités des ports situés en des endroits éloignés—dans les localités arctiques, par exemple—et des gares maritimes qui relèvent du gouvernement fédéral, ainsi que leurs crédits, devraient être transférés à Transports Canada.

Je voudrais maintenant faire des commentaires sur certains des autres sujets qui font partie du mandat du comité.

En ce qui concerne le pilotage, on est généralement assez satisfait des services fournis au port. La position concurrentielle d'un port dépend des services de pilotage rentables assurant le mouvement sécuritaire des navires. Il n'en demeure pas moins essentiel que les normes de service et les critères de compétence des pilotes soient élevés. Les services de pilotage doivent être offerts à tout le secteur maritime de façon juste et équitable.

Nous avons des propositions de réforme à offrir.

Premièrement, l'Administration de pilotage de l'Atlantique devrait être abolie.

Deuxièmement, la formation et l'attestation de compétence des pilotes devraient être administrées par la Garde côtière canadienne, tout comme le sont présentement les examens de capitaine et de second.

● 1025

Third, the requirement for compulsory pilotage in the port should be removed with the decision on pilot exemption for a vessel being made by the harbour master.

Fourth, pilotage services should be provided by the private sector on a commercial basis employing Canadian Coast Guard-certified pilots.

The St. Lawrence Seaway is in need of substantial upgrading and major maintenance for which funding has not yet been identified. The process by which the seaway increases its tariffs is cumbersome and subject to negotiation and bureaucratic delay with its American seaway partner.

A recently completed study of the seaway presented a number of recommendations concerning the future of the seaway and we offer the following comments.

The St. Lawrence Seaway should be financially self-sufficient. In providing service to its customers it should be free from the cumbersome tariff review and approval process, and allowed to set rates appropriate to its operating situation. Rate-setting should recognize both operating and capital requirements.

The seaway should be provided with adequate autonomy and a mandate for self-sufficiency. By doing so, the seaway will be in a position to respond to the commercial requirements of its customers and find its optimum mix of operating efficiencies and revenue adjustments to secure its future.

Troisièmement, le capitaine de port devrait pouvoir exonérer un navire des services de pilotage obligatoires.

Quatrièmement, les services de pilotage devraient être offerts sur une base commerciale par le secteur privé, qui embaucherait des pilotes brevetés par la Garde côtière canadienne.

La voie maritime a besoin de travaux de réparation et d'entretien importants, dont la source de financement n'a pas encore été établie. Le mécanisme d'approbation des augmentations tarifaires de la voie maritime demeure lourd et fait l'objet de négociations et de retards bureaucratiques en raison de pourparlers avec son partenaire américain.

Une étude effectuée récemment au sujet de la voie maritime propose plusieurs recommandations relativement à son avenir, et voici nos observations concernant ces recommandations.

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent devrait être financièrement autonome. En ce qui concerne les services à la clientèle, elle ne devrait pas être assujettie à l'examen et au mécanisme d'approbation lourds des tarifs; elle devrait pouvoir les fixer selon sa situation d'exploitation, tout en tenant compte des exigences en cette matière et relativement à ses investissements en capital.

On devrait accorder à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent une autonomie et un mandat qui lui permettraient de devenir financièrement autonome, de sorte qu'elle puisse satisfaire aux exigences commerciales de sa clientèle et en arriver ainsi à une combinaison optimale d'efficacité de l'exploitation et de rajustements de revenus, afin d'assurer son avenir.

[Texte]

One of the recommendations of the seaway report causes us concern. We are opposed to the imposition of any general *tad valorem* tax on cargoes that would be earmarked for the support of the St. Lawrence Seaway, except on cargoes moving through the seaway. No general *ad valorem* tax across the country should be applied to enhance the financial position of the seaway.

We believe efficiencies can be found in the large capital requirements for ice-breaking vessels maintained by the coast guard as well as improvements in the manning procedures for those vessels, the provision of on-demand route assistance to individual vessels, and the determination of appropriate lay-up versus active ice-breaking seasons for these specially built vessels.

We believe a more active scheduling of vessels in a convoy system for transit through the Gulf of St. Lawrence and minimizing stand-by time while vessels conduct loading or repair activities at port facilities would also serve to reduce the costs associated with providing route assistance to individual vessels. In addition, a more effective scheduling of marine harbour and fishery harbour break-outs with local organizations might also lead to improved efficiency.

Importantly, we feel the provision of free ice-breaking services should be recognized as a subsidy to those vessels and shippers that benefit from the service. It should be determined whether the beneficiaries of free ice-breaking services have other viable transportation alternatives for the movement of people and goods. Only in situations such as remote communities or resupply of fuel oils in the winter where there is not accessible winter inland transportation should consideration be given to the continuance of free ice-breaking.

As the government is intent on reducing its costs for the provision and operation of transportation services, it should consider ice-breaking in the same manner as other subsidies to shippers and carriers, such as the WGTA and the ARFAA/MFRA subsidies. We see no difference.

There are other services offered by the Canadian Coast Guard. The Marine Advisory Board, an industry consultative group that's working with the the coast guard, has been reviewing the number and location of fixed and floating aids to navigation with a view to determining those that no longer provide an essential function for commercial deep-sea shipping. While the report has not yet been completed, it has been estimated that the removal of up to 80% of the existing aids to navigation would not impair the safety or navigation of commercial vessels.

Action should be taken to remove aids to navigation at a pace that is consistent with the implementation of the required technology aboard commercial carriers, and the provision of appropriate monitoring systems, such as the automated dependent systems carried aboard vessels, whether as vessel equipment or boarded with pilots where appropriate.

[Traduction]

L'une des recommandations du rapport sur la voie maritime nous préoccupe. Nous nous opposons à l'imposition de toute taxe sur la valeur des marchandises qui servirait d'appui financier à la voie maritime du Saint-Laurent, à l'exception des marchandises transitant par la voie maritime. Aucune taxe générale sur la valeur des marchandises ne devrait être imposée dans l'ensemble du pays pour améliorer la situation financière de la voie maritime.

Nous croyons qu'on peut améliorer le rendement des capitaux importants requis pour l'entretien des brise-glaces de la Garde côtière, en plus d'améliorer les méthodes d'armement en équipage de ces navires, la fourniture d'assistance à la navigation sur demande et la définition des saisons de désarmement et de déglacement pour les navires de la flotte conçus à cette fin.

En vue de réduire les dépenses reliées à l'assistance à la navigation, nous croyons qu'on devrait établir un horaire de navigation plus actif dans la région du golfe du Saint-Laurent, c'est-à-dire former un système de convoi, et réduire les périodes d'attente lors des chargements ou de réparations de navires dans les installations portuaires. De plus, on pourrait améliorer l'efficacité de l'horaire de déglacement dans les ports maritimes et les ports de pêche, de concert avec les organismes locaux.

Il est important, à notre avis, que la fourniture de services de déglacement gratuits aux navires et aux chargeurs soit reconnue en tant que subvention. On devrait déterminer si ceux qui bénéficient des services de brise-glaces gratuits disposent d'autres solutions de transport viables pour leurs passagers et marchandises. On pourrait étudier la possibilité de continuer de fournir gratuitement ces services seulement aux régions éloignées qui n'ont pas accès à des moyens de transport intérieur en hiver.

Puisque le gouvernement vise à réduire les dépenses faites pour la fourniture et l'exploitation de services de transport, on devrait examiner les services de brise-glaces de la même façon que pour les subventions accordées aux chargeurs et aux transporteurs, en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO), la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique (LTMRA) et la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (LTMPM). Nous ne voyons pas de différence.

Il y a d'autres services offerts par la Garde côtière canadienne. Le Conseil consultatif maritime, un groupe composé de représentants de l'industrie qui travaille avec la Garde côtière canadienne, examine présentement le nombre et l'emplacement d'aides fixes et flottantes en vue de déterminer lesquelles ne sont plus essentielles à la navigation commerciale en haute mer. Bien que le conseil n'ait pas encore terminé son rapport, on estime que l'élimination d'environ 80 p. 100 des aides à la navigation actuelles ne diminuerait pas la sécurité ni l'efficacité de la navigation des navires commerciaux.

On devrait éliminer les aides à la navigation à un rythme agencé à la mise en oeuvre de nouvelles technologies requises à bord de transporteurs commerciaux et à la fourniture de systèmes de surveillance appropriés, tels que la surveillance dépendante automatique à bord des navires, qu'il s'agisse d'équipement intégré au navire ou amené à bord par le pilote, s'il y a lieu.

[Text]

Commercial shipping operators are indicating that with the emergence of new technologies for vessel positioning and course navigation, the ongoing need for an elaborate vessel traffic management service in many regions of the country is no longer evident. A reduced vessel traffic management system combined with existing coast guard radio stations relaying essential information to commercial shipping, and new technology vessel traffic support systems could provide adequate service at substantially reduced costs compared to the present system.

• 1030

Thank you, Mr. Chairman. We respectfully submit our report for your consideration.

The Chairman: Mr. Krauter, to you and the members of the port corporation, thank you for what is obviously a very thorough, detailed, and well-presented brief, which touched on the terms of reference outlined to us by the Minister of Transport, the Hon. Doug Young. It will help us with the final draft of our report. We thank you for all the excellent suggestions contained in it.

We'll move to questions from colleagues. I will go in reverse order this time. Mr. Guimond, please.

Mr. Guimond: Thank you for your presentation.

I will discuss first of all overhead costs. In Quebec City we met Ross Gaudreault, and he mentioned there are three major problems involved in being efficient. First of all was the national office—but you know what I am thinking about, the future of the Canada Ports Corporation—the second one was municipal taxes, and the third was the police.

If we discuss municipal taxes, what services do you receive for the \$606,000 in taxes? I don't want you to challenge the former mayor of Saint John and the future leader of the provincial PCs. It will be very bad when Jean Charest loses one-half of his caucus. It will be a disaster. But anyway, we'll be happy. We love the PCs, and we love to get votes from them.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Guimond: What services do you receive from the municipality?

Mr. Krauter: The level of services that our port corporation and other local port corporations receive from municipalities is very, very minimal, because as federal agencies we have senior government status, so the services are very minimal.

Mr. Guimond: About the police for \$825,000 to check a big pile of coal or potash, I don't know what I can do with the potash if I go with a car and a small trailer. We need the services the municipalities give.

Mr. Krauter: The police service is provided in the local port corporations and has been for many, many years throughout the whole National Harbours Board regime. It's part and parcel of the Canada Ports Corporation Act. There is a

[Translation]

Les exploitants en navigation commerciale s'entendent pour dire qu'avec les nouvelles technologies ayant trait à la détermination de la position et du cap, on ne peut affirmer qu'il existe un besoin permanent de services du trafic maritime (STM) tels qu'ils sont présentement offerts dans plusieurs régions du pays. Comparativement aux coûts associés au système actuel, un STM réduit ainsi que la diffusion d'informations essentielles aux navires par les stations radio existantes de la Garde côtière canadienne et la nouvelle technologie relative au trafic maritime pourraient s'avérer suffisants et coûteraient beaucoup moins cher.

Je vous remercie, monsieur le président. Nous vous prions de bien vouloir accepter notre rapport pour l'examen de la question dont vous êtes saisi.

Le président: Je vous remercie, monsieur Krauter, ainsi que les membres de la Société du port de St. John: vous avez fait là un excellent travail de recherche, de détail et de présentation, pertinent à notre mandat tel qu'il nous a été confié par l'honorable Doug Young, ministre des Transports. Nous nous en servons pour le projet définitif de notre rapport, et vous remercions des excellentes propositions qu'il contient.

Je vais maintenant donner la parole à mes collègues, en suivant maintenant l'ordre inverse. Monsieur Guimond, c'est votre tour.

M. Guimond: Je vous remercie de votre exposé.

Je voudrais tout d'abord discuter des frais généraux. Au Québec, nous avons rencontré Ross Gaudreault, qui nous a dit que, quand on veut être efficace, on se heurte à trois problèmes principaux: tout d'abord, le bureau national—vous savez ce à quoi je pense, à savoir l'avenir de la Société canadienne des ports—, le second, ce sont les impôts municipaux, et le troisième la police.

Prenons la question des impôts municipaux: quels services recevez-vous en contrepartie des 606 000\$ d'impôt? Je ne vous demande pas de mettre en question l'ancien maire de Saint John et la future leader du Parti Conservateur provincial: ce serait catastrophique si Jean Charest perdait la moitié de son caucus. Rassurez-vous, nous aimons le Parti Conservateur, et nous aimons obtenir des voix grâce à lui.

Des voix: Oh, oh!

M. Guimond: Quels services recevez-vous de la municipalité?

M. Krauter: Nous ne recevons que très peu de services de notre société des ports ainsi que d'autres sociétés locales, parce qu'en tant qu'organisme du gouvernement fédéral, notre statut est celui d'un organisme gouvernemental, et les services sont donc très réduits.

M. Guimond: Quant à la police qui, pour 825 000\$, inspecte un gros tas de charbon ou de potasse, je ne sais pas ce que je ferais avec la potasse si je dois me rendre sur place en voiture ou avec une petite camionnette. Nous avons besoin des services que peuvent donner les municipalités.

M. Krauter: Le service de police est assuré pour les sociétés locales des ports, tel est, depuis de nombreuses années, le régime du Conseil des ports nationaux, mandaté par la Loi sur la Société canadienne des ports. C'est une force de police

[Texte]

mandated police force. Through negotiations with the Canada Ports Corporation, we have in recent years significantly reduced our costs of policing, reduced the size of the detachment, eliminated the guards in the port, and improved the efficiency and effectiveness of the delivery of that service. As I said in my initial comment, it is mandated in the act, and it prevails in most of the local port corporations, with the exception of Prince Rupert.

Mr. Guimond: On the other question, I don't want to get you involved in politics, but I would like to understand the process. You made a recommendation for the board of directors, and you say they should be held accountable for their performance. I think that is good. But in your proposal, what will be the process for appointments? In Quebec City, a couple of weeks after the election five former Tories quit and five Grits came, not Grits as members of Parliament but Liberals as...

Mr. Krauter: I'm not going to comment on the board of directors' situation in the Quebec Port Corporation.

What we are proposing is that the Canada Ports Corporation Act and the Harbour Commissions Act be harmonized. The appointment of boards of directors is not the same in both statutes. Under the CPC Act they are appointed by the Minister of Transport. Under the Harbour Commissions Act, as you know, they are appointed by the minister but also by the municipalities.

There certainly seems to be across the country interest by municipalities and provinces in having some opportunity to have input to the Minister of Transport on the appointments to boards. I think through consultation there can be avenues by which that can be accomplished and that you can harmonize, if you like, the appointment process to meet not only federal but provincial interest in the appointment of boards of directors.

• 1035

I will say as well, though, that even with the Canada Ports Corporation Act, while the appointments are made by the minister, they are all local people who are resident in the areas of the port. They're part of the business and social community. They're people who have a very sincere and dedicated interest in their ports.

Mr. Guimond: Yes, and what about the new approach for the airport? If we take the same pattern for the port, will it be effective, in your opinion?

Mr. Krauter: I have some experience with airports. I was manager of the master plan project for Vancouver International Airport and spent some time in the area of administration. I think there are important differences between ports and airports.

Ports control significant tracts of land, including inner-city waterfront property. There's a lot of interest to use that for a variety of purposes. That is distinct from airport land, which doesn't have the same opportunity for diversification. Ports serve a very broad geographic constituency, not just a local municipality, which is more the case with airports.

[Traduction]

officiellement mandatée. Ces dernières années, des négociations avec la Société canadienne des ports nous ont amenés à réduire considérablement nos coûts de police ainsi que le nombre de policiers du détachement, nous avons supprimé les gardiens de port et amélioré la performance et l'efficacité de ce service. Comme je le disais au début, ce sont les dispositions de la loi qui sont applicables dans la plupart des sociétés locales de port, à l'exception de Prince Rupert.

M. Guimond: Quant à l'autre question, je ne voudrais pas vous entraîner dans un débat politique mais j'aimerais comprendre comment cela se passe. Vous avez fait une recommandation pour un conseil d'administration, et vous demandez que celui-ci rende compte de sa performance. Voilà qui me paraît souhaitable, mais d'après votre proposition, quel sera le processus de nomination? Dans la ville de Québec, quelques semaines après les élections, cinq anciens conservateurs quittaient le conseil et ont été remplacés par cinq libéraux, non pas des libéraux comme membre du Parlement, mais des libéraux comme...

M. Krauter: Je ne veux pas faire de commentaires sur la situation du conseil de direction de la Société du port de Québec.

Ce que nous proposons, c'est que la Loi sur la Société canadienne des ports et la Loi sur les Commissions portuaires soient harmonisées. En effet, les dispositions concernant la nomination des conseils de direction ne sont pas les mêmes dans ces lois: dans la LSCP, les directeurs sont nommés par le ministre des Transports alors que dans la Loi sur les Commissions portuaires, ils sont nommés par le ministre, mais également par les municipalités.

Dans tout le pays, les municipalités et les provinces semblent souhaiter faire entendre leur avis au ministre des Transports sur les nominations aux conseils. C'est un souhait tout à fait réalisable, par consultation, et il est possible d'avoir un processus de nomination qui ne réponde pas seulement à l'intérêt fédéral, mais également à l'intérêt provincial, ce dernier pouvant ainsi peser sur la nomination des conseils de direction.

J'ajouterai toutefois que même lorsque les nominations sont faites par le ministre, dans le cadre de la Loi sur la Société canadienne des ports, tous ceux qui sont nommés sont des résidents de la région, qui font partie de la communauté et du monde des affaires et qui ont à coeur l'intérêt de leur port.

M. Guimond: Et qu'en est-il de ce qui est envisagé pour les aéroports? Si nous adoptons la même philosophie pour les ports, sera-t-elle efficace, à votre avis?

M. Krauter: J'ai une certaine expérience des aéroports: c'est moi qui étais chargé du plan directeur de l'aéroport international de Vancouver et j'ai passé un certain temps à son administration. Entre les ports et les aéroports, il y a cependant des différences importantes.

Les ports administrent de grandes étendues de terres, y compris les quais et le front de mer de la région urbaine. On a intérêt à utiliser ces terrains à diverses fins. La situation se présente autrement pour les terrains d'aéroport, qui ne se prêtent pas aussi bien à la diversification. Les ports ne desservent pas qu'une municipalité locale, leurs usagers sont répartis sur une vaste aire géographique, ce qui n'est pas le cas des aéroports.

[Text]

One of the things that concerns us is that ports don't generate, historically, the kinds of revenue and net income to be able to sustain the rental payments that the major airports across the country are currently paying.

Of course that has become an issue in locations such as Vancouver where they had to impose a passenger head tax to meet their capital requirements which has been quite controversial. So the structure and history of the financial performance of the major ports is not what it has been in airports. I think that poses some significant problems in moving toward that model.

Also, ports are subject to traffic fluctuations due to changing international market conditions and international commodity prices, whereas there is a much more stable situation with respect to the predictability and future of traffic in airports, both in general aviation and passenger traffic.

Mr. Guimond: My last question is about the the St. Lawrence Seaway. You mentioned the St. Lawrence Seaway should be financially self-sufficient. If it's difficult or impossible, what do we have to do with the seaway?

Mr. Krauter: To begin with, we have to find out what efficiencies can be made in the operation of the seaway.

There was a proposal in Joe Comuzzi's report on the seaway about an exploration of a binational agency. Perhaps that needs to be further explored. There may be economies there in terms of more clearly defining the roles of what the Americans can do for their portion of the seaway and the Canadian. . . I think that's worth exploring.

The first thing is to remove a lot of the administrative costs from the seaway. I think that organization can be made much leaner than what it is at the present time. I think there's opportunity and a very serious interest for more private sector involvement in the seaway. We're hearing this from a lot of the major user groups of the St. Lawrence Seaway.

As we recommend, if you want the seaway to operate commercially, then give it a sufficient level of autonomy such that it has the flexibility to respond to commercial market conditions and set its rates quickly and effectively. It should be responsive to its customers. I think it needs to be out of a lot of the federal baggage, if you like, that encumbers its commercial operations.

Mr. Gouk: I just have a couple of quick questions, I hope, on pilotage, which is one of the more controversial subjects we've been dealing with. It seems, with regard to the operation of ports, that there's a lot of similarity.

You mentioned that the coast guard should take over the training of pilots. You would disband the association and have coast guard take over. I assume you're suggesting that the total cost would be borne by the student involved in that training.

Mr. Krauter: I think there are a number of educational and training institutions across the country that provide educational opportunities in marine matters, both on the east coast and the west coast. I think those have the opportunities

[Translation]

L'un des points qui nous inquiètent, c'est que les ports n'apportent pas le genre de recettes et de revenus nets suffisants pour permettre les paiements de loyers que les grands aéroports du pays payent actuellement.

La question s'est naturellement posée pour un aéroport comme Vancouver, où il a fallu lever une taxe par passager, ce qui a soulevé bien des controverses, pour répondre aux besoins financiers. La situation financière des grands ports n'est donc pas comparable à celle des aéroports, et c'est pourquoi je vois bien des difficultés à adopter ce modèle.

Les ports sont également sujets à des fluctuations de trafic dues aux circonstances changeantes du marché international ainsi qu'aux fluctuations des prix des marchandises, alors que la situation est beaucoup plus stable pour les aéroports, où le trafic est plus prévisible, tant pour le trafic aérien général que pour celui des passagers.

M. Guimond: Ma dernière question porte sur la Voie maritime du Saint-Laurent qui, d'après vous, devrait être financièrement autosuffisante. Si ceci s'avère difficile ou impossible, que devons-nous faire de la voie maritime?

M. Krauter: Nous devrions, pour commencer, essayer de rendre son exploitation plus efficace.

Le rapport de Joe Comuzzi sur la voie maritime contenait une proposition visant à créer une agence binationale, proposition qui devrait peut-être être étudiée. Un tel organisme permettrait peut-être de réaliser des économies en définissant plus clairement ce que les Américains peuvent faire dans leur partie de la voie maritime et ce que les Canadiens. . . C'est là un terrain qui mérite d'être exploré.

Il conviendrait, en premier lieu, de comprimer dans toute la mesure du possible le coût administratif de la voie maritime; il devrait être possible de tailler largement dans le gras au sein de cette organisation. Par ailleurs, on devrait laisser intervenir le secteur privé qui s'y intéresse vivement, c'est ce que nous disent un grand nombre des principaux groupes d'utilisateurs de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Comme nous le recommandons, si vous voulez que la voie maritime joue un rôle commercial, il faut lui donner suffisamment d'autonomie afin qu'elle ait la latitude de réagir aux conditions du marché et puisse établir ses tarifs rapidement et de façon réaliste. Elle devrait être à l'écoute de ses clients. Il serait bon, je pense, de la délester de tout le bagage fédéral qui entrave ses opérations commerciales.

M. Gouk: Je voudrais poser quelques petites questions sur le pilotage, l'un des sujets les plus épineux que nous avons dû traiter. Cette question présente beaucoup de ressemblance, je pense, avec le fonctionnement des ports.

Vous disiez que la Garde côtière devrait se charger de la formation des pilotes, vous proposiez de dissoudre l'Association et de laisser la Garde côtière s'en charger. Je crois comprendre que d'après vous le coût total serait assumé par l'étudiant qui reçoit la formation.

M. Krauter: Dans le pays, il existe un certain nombre d'établissements d'éducation qui assurent une formation en sciences marines, tant sur la côte est que sur la côte ouest. Ces établissements peuvent former les gens qui ont l'expérience

[Texte]

[Traduction]

for people with the necessary marine experience to gain the qualifications for pilotage, as you would in any other trade or profession. The financing of that should be comparable to what it is for people gaining professional qualifications or skills in other trades and careers. I don't see that you should make a difference.

Mr. Gouk: The coast guard would be strictly a licensing—

Mr. Krauter: A licensing certification agency.

• 1040

Mr. Gouk: The only other point is with regard to the harbour master controlling who requires pilotage. There's considerable input suggesting there may be overuse of pilots now. Would there not be a very severe risk of underutilization if it were the conduct of the harbour master, so there were absolutely minimum expenses to vessels using your port as opposed to going on the other side of the extreme?

Mr. Krauter: I don't believe so. We have prudent, responsible, competent, professional people in those positions. That's certainly the case here in Saint John.

The port corporation has responsibility for the safe movement of all vessels and traffic in the harbour. That's a fundamental part of our mandate and responsibilities, and we're going to ensure that is the case, but I don't think it serves the shipping industry well at the present time to have mandatory and compulsory pilotage, particularly when you have ships' captains coming in and out of the port on a regular basis and the same ships carrying essentially the same cargoes.

I think if port corporations or harbour commissions have the responsibility to administer the harbour and the waters, those are the authorities that should be given the decision-making power as to whether or not a pilot is required on board the ship.

Mr. Hubbard: I'll be very brief, because I'll give some of my time to Mr. Comuzzi and Mrs. Wayne.

I'd like to congratulate you on your brief and also compliment you on your port. When the people of New Brunswick look at the port of Saint John and visit your facility, they see a very efficient operation. There's good housekeeping there, and I know the users from the Miramichi certainly speak of it very well. We definitely benefit from some of the shipments we put through the port of Saint John.

The most important point I'd like to make is that we have to look at the various ports in New Brunswick as complementing one another in many cases, and not merely as rivals, because if you become involved as rivals and eventually there's a monopoly of ports, it may not be in the best interests of the people of New Brunswick.

Shippers from various areas have to look at distances, and New Brunswick does have considerable road distances and railway distances in getting commodities to market and also in getting them to Saint John, Belledune, Dalhousie or the Miramichi.

Saint John has quite a large recreational user group. You spoke in your report of navigational aids. I know those recreational people do rely quite heavily on navigational aids, and your report indicates mainly commercialization of the shipping. What would be the effect of user-pay on the recreational industry here in southern New Brunswick?

nécessaire à l'acquisition des qualifications de pilotage, comme c'est le cas pour tout autre métier ou profession, et le financement devrait être fait sur la même base que pour les gens qui acquièrent des qualifications professionnelles ou une formation dans d'autres domaines. Je ne vois pas pourquoi il faut faire une distinction.

M. Gouk: La Garde côtière serait donc strictement. . .

M. Krauter: Un bureau de délivrance de permis.

M. Gouk: Ma seule autre question porte sur le capitaine de port qui décide qu'il a besoin du pilotage. On nous dit de toutes parts qu'à l'heure actuelle on a trop facilement recours aux pilotes. N'y aurait-il pas un risque de sous-utilisation de ceux-ci si la décision était entre les mains du capitaine de port, pour minimiser les dépenses des navires qui mouillent dans votre port, comme contrecoup de ce qui se fait actuellement?

M. Krauter: Je n'en crois rien: ces postes sont occupés par des gens compétents, qui connaissent leur métier et ont un grand sens des responsabilités; c'est certainement le cas pour Saint John.

La société portuaire a la responsabilité de la sécurité du trafic de tous les navires dans le port. C'est là la partie essentielle de notre mandat et de nos responsabilités, et nous allons y veiller, mais je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt, à l'heure actuelle, du secteur maritime d'être obligé d'avoir recours au pilotage, en particulier dans le cas de capitaines qui entrent dans le port et en sortent régulièrement, avec les mêmes navires qui transportent, dans l'ensemble, la même cargaison.

Si les sociétés ou commissions portuaires ont la responsabilité d'administrer les eaux portuaires et le port, ce sont elles qui devraient décider si un pilote est ou non nécessaire à bord d'un navire.

M. Hubbard: Je vais être très rapide, parce que je voudrais céder une partie de mon temps à M. Comuzzi et à M^{me} Wayne.

Je voudrais vous remercier de votre excellent mémoire et vous féliciter également de votre port. Quand les gens du Nouveau-Brunswick visitent le port de Saint John ils admirent son efficacité: l'organisation en est excellente, et je sais que les utilisateurs de la Miramichi ne tarissent pas de louanges à son égard. Nous avons vraiment tout intérêt à envoyer nos marchandises par le port de Saint John.

Mais je voudrais surtout souligner que les différents ports du Nouveau-Brunswick devraient se compléter les uns les autres dans de nombreux cas, et ne pas se considérer comme des rivaux, parce que la rivalité et le monopole ne sont pas dans l'intérêt des gens du Nouveau-Brunswick.

Les expéditeurs maritimes de diverses régions doivent penser aux distances, et dans notre province les distances ferroviaires et routières sont considérables pour transporter les denrées aux marchés et également pour les expédier à Saint John, Belledune, Dalhousie ou la Miramichi.

Saint John a également un vaste groupe d'usagers de plaisance. Vous parlez dans votre rapport d'aides à la navigation. Je sais que les plaisanciers dépendent beaucoup des aides à la navigation, et votre rapport parle surtout de la commercialisation des cargaisons maritimes. Quelles seraient les incidences d'un système de recouvrement des frais par la navigation de plaisance dans le Sud du Nouveau-Brunswick?

[Text]

Mr. Krauter: First you need to realize that among the major ports of the country, Saint John has a very minimal level of recreational boating use within the harbour limits. We have some crafts that come up from the maritime provinces and the United States that transit through the harbour up to our excellent inland waters, but there is very minimal recreational boating use of any kind in the port of Saint John. It's rare, other than in a few of the summer months, that we have that kind of traffic.

So really the situation you're talking about, I think, is more applicable to inland waters and the future role of the Canadian Coast Guard and the federal government in continuing to provide aids to navigation in inland waters. Recreational boating use is not an issue in the port of Saint John.

Mr. Hubbard: But you're putting forth a national perspective. I don't mean to put you on the spot, but I really think you should give a more definite answer about your attitudes towards the costs of the coast guard in terms of the recreational users. That's part of our mandate and I think we should hear something in terms of it. Maybe you want to avoid that question, but it's something I think we would like to hear about.

Mr. Krauter: We've said that with commercial shipping, you minimize the number of navigational aids, given the new technologies available.

With respect to recreational boating, then, I think that sector of the marine community is going to have to go through a similar kind of assessment. Do they need all those aids to navigation that are in place at the present time? If they need them, they should be prepared to pay for them.

• 1045

Mr. Comuzzi: Thank you for your report, gentlemen.

Earlier we received a submission that petroleum products accounted for only 2.5% of your revenue, which according to 1994 figures would be about \$2.5 million with respect to your total revenue of \$12 million in the port of Saint John. Would that be a correct statement?

Mr. Krauter: It would be \$250,000.

Mr. Comuzzi: I have trouble with zeros. Would that be...? No, it would have to be more than that.

Mr. Krauter: The revenue to the corporation from petroleum traffic is fairly minimal relative to other cargo and shipping opportunities and cargoes through the port such as potash or forest products, for example.

Mr. Comuzzi: We heard from Saskatchewan about potash contributing 700,000 tonnes, and I see that you did about 1.6 million tonnes. Where would the rest of that potash have come from?

Mr. Krauter: We handled export traffic last year of 1.6 million tonnes of potash, yes. I'm not sure what your question is.

Mr. Comuzzi: Where did it come from?

Mr. Krauter: It's from two mines located in the Sussex area of New Brunswick, about 80 kilometres east of here.

[Translation]

M. Krauter: Je dois d'abord vous signaler que, parmi les grands ports du pays, Saint John, dans les limites portuaires, n'a qu'un petit nombre de bateaux de plaisance. Il y a bien des embarcations qui proviennent des Maritimes et des États-Unis et qui transitent par le port pour remonter les eaux intérieures, qui sont très navigables, mais le port de Saint John, à proprement parler, n'est pas un port d'embarcations de plaisance, à l'exception de quelques-unes pendant les mois d'été.

La situation que vous évoquez s'applique donc davantage aux eaux intérieures et au rôle futur de la Garde côtière et du gouvernement fédéral, soit continuer à fournir des aides à la navigation sur celles-ci. Dans le port de Saint John la question de la navigation de plaisance ne se pose pas.

M. Hubbard: Mais vous évoquez là une perspective nationale. Je ne veux pas vous forcer à répondre, mais nous souhaiterions que vous nous disiez plus nettement ce que vous pensez des coûts de la Garde côtière pour la navigation de plaisance. Cela fait partie de notre mandat, et nous aimerions savoir ce que vous en pensez. Vous préféreriez peut-être éviter de répondre, mais c'est précisément là une question qui nous intéresse.

M. Krauter: Nous avons dit que pour la navigation commerciale, et compte tenu des nouvelles technologies, il est possible de minimiser le nombre des aides à la navigation.

Quant à la navigation de plaisance ce secteur va devoir faire l'objet d'une évaluation du même genre. Toutes ces aides à la navigation qui existent actuellement lui sont-elles nécessaires? Dans l'affirmative, c'est une aide qui doit se payer.

M. Comuzzi: Je vous remercie de votre rapport, messieurs.

Dans un exposé précédent on nous a dit que les produits pétroliers ne constituaient que 2,5 p. 100 de vos recettes, qui, d'après les chiffres de 1994, s'élèvent à environ 2,5 millions de dollars par rapport à vos recettes totales de 12 millions de dollars dans le port de Saint John. Est-ce exact?

M. Krauter: C'est de 250 000\$ qu'il s'agit.

M. Comuzzi: Je me trompe souvent dans les zéros. Serait-ce donc...? Non, ce doit être un chiffre plus élevé.

M. Krauter: Les recettes provenant du transport de pétrole sont relativement faibles par rapport aux cargaisons telles que la potasse ou les produits forestiers, par exemple.

M. Comuzzi: Les gens de la Saskatchewan nous ont dit qu'ils vous expédiaient environ 700 000 tonnes de potasse, et je vois que vous en avez transporté 1,6 million de tonnes. D'où provient le reste de la potasse?

M. Krauter: C'est exact, nous avons transporté l'an dernier 1,6 million de tonnes de potasse, mais je ne comprend pas bien quelle est votre question.

M. Comuzzi: D'où provenait-elle?

M. Krauter: De deux mines situées dans la région de Sussex, au Nouveau-Brunswick, à environ 80 kilomètres à l'est d'ici.

[Texte]

Mr. Comuzzi: So we have additional potash mines other than the ones we heard about earlier. We'd heard from Saskatchewan potash producers that own the mine and they claimed that 700,000 tonnes was put through the port.

Mr. Krauter: There are two mines: the Potash Corporation of Saskatchewan and the PotaCan potash company. There are two mines, two companies.

Mr. Comuzzi: With respect to forestry—and my colleagues get upset with me, but—

The Chairman: Oh, never.

Mr. Comuzzi: When we're looking at shipping in Canada, it's really quite clear here in New Brunswick—and I heard the comments the premier made—that forestry is Canada's largest single industry. It produces about \$40 billion worth of wealth a year. Almost a million people are employed in the forestry industry. It's one of the large industries in New Brunswick. I think New Brunswick amounts to 8.2% or 8.3% of all forestry exports in Canada. Would that be correct?

Mr. Krauter: Generally, yes.

Mr. Comuzzi: So the forestry industry in New Brunswick—dimensional lumber, pulp and paper and kraft—would add substantially, according to these numbers, to paying the majority of the revenue in the port of Saint John.

Mr. Krauter: Potash and forest products are the major revenue sources in commodities for the Saint John Port Corporation. Forest products are vitally important, as we mentioned in our brief. We are the largest load centre not only in eastern Canada but on the Atlantic seaboard for forest products. It's a fundamental growth opportunity for our port.

Mr. Comuzzi: We heard earlier that another port was to open up 200 miles away. They were anticipating going into the forestry shipping business also. Am I correct in that?

Mr. Krauter: So we understand.

Mr. Comuzzi: Has any decision been made on that so far?

Mr. Krauter: We don't have a great deal of information on the scope of that project. There's been an announcement of \$32 million. It was also mentioned that it would include a general cargo or forest products shed. We don't know the specifics of that. We've asked questions and we're looking for information so that we can determine exactly what consequences that project may have on the port of Saint John, specifically with respect to forest products.

We move forest products through the port of Saint John from all of New Brunswick, including northern New Brunswick, the Gaspé area, throughout the province of Quebec, into Timiskaming, the state of Maine, even the province of Ontario. We draw forest products from all of eastern Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi.

[Traduction]

M. Comuzzi: Nous avons donc d'autres mines de potasse que celles dont on nous a parlé tout à l'heure. Les producteurs de potasse de la Saskatchewan, qui sont propriétaires de la mine, nous ont dit qu'ils avaient expédié vers le port 700 000 tonnes.

M. Krauter: Il y a deux mines: la Potash Corporation of Saskatchewan et la PotaCan potash company; ce sont deux mines, de deux sociétés distinctes.

M. Comuzzi: Quant aux produits forestiers—mes collègues s'irritent contre moi, mais. . .

Le président: Oh, jamais!

M. Comuzzi: Quand on examine les expéditions maritimes au Canada, il ressort clairement qu'au Nouveau-Brunswick—le premier ministre lui-même l'a dit—les produits forestiers sont le secteur le plus important, qui produit pour environ 40 milliards de dollars de recettes par an. Le secteur forestier emploie près d'un million de personnes; c'est l'un des secteurs les plus importants du Nouveau-Brunswick, province qui produit entre 8,2 et 8,3 p. 100 de toutes les exportations forestières du Canada. Est-ce exact?

M. Krauter: D'une façon générale, oui.

M. Comuzzi: De sorte qu'au Nouveau-Brunswick le secteur forestier—bois de construction de dimension courante, pâte à papier, papier et papier kraft—ajouterait considérablement, d'après ces chiffres, aux recettes du port de Saint John, dont il constituerait l'essentiel.

M. Krauter: La Société du port de Saint John tire la plus grande partie de ses ressources de la potasse et des produits forestiers, de ces derniers en particulier, leur importance étant vitale, comme nous le disons dans notre mémoire. Nous sommes le plus grand centre de chargement de produits forestiers non seulement dans l'Est du Canada, mais aussi sur toute la côte atlantique. C'est le meilleur créneau de croissance de notre port.

M. Comuzzi: On nous a dit tout à l'heure qu'un autre port allait être ouvert à 200 milles d'ici, un port qui se chargerait également de l'expédition de produits forestiers. Est-ce que c'est exact?

M. Krauter: C'est ce que nous croyons savoir.

M. Comuzzi: Une décision a-t-elle été prise à ce sujet?

M. Krauter: Nous ne sommes pas bien informés sur l'envergure du projet; il a été question de 32 millions de dollars. Nous avons également entendu dire qu'on y construirait un entrepôt pour toutes sortes de marchandises ou pour les produits forestiers, mais là encore nous ne savons pas au juste. Nous avons posé des questions et nous voudrions avoir des informations afin de pouvoir déterminer au juste quelles sont les conséquences que ce projet peut avoir sur le port de Saint John, en particulier pour les produits forestiers.

De toutes les régions de la province les produits forestiers sont acheminés vers le port de Saint John, y compris du Nord du Nouveau-Brunswick, de la Gaspésie, de toute la province de Québec, jusqu'au Témiscamingue, de l'État du Maine, et même de l'Ontario. Nous drainons les produits forestiers de tout l'Est du Canada.

Le président: Je vous remercie, monsieur Comuzzi.

[Text]

Mr. Comuzzi: I yield to my colleague.

The Chairman: Thank you, Joe.

Mrs. Wayne, you have one question, and then we have to wrap because we're already almost half an hour behind.

Mrs. Wayne: Okay. It's usually one for me anyway.

What kinds of efforts has the Saint John Port Corporation undertaken since incorporation to operate efficiently, and have you been successful? Do you operate at a profit? If there are cost recovery increases, how would you mitigate those cost recovery increases?

• 1050

Mr. Krauter: Following incorporation on December 31, 1986, with our chairman and board of directors, we began an overriding objective to be financially viable and self-sufficient. Commercial discipline was the cornerstone of all our efforts in turning around the port of Saint John.

We reduced our overhead and the size of the organization. We streamlined all the internal procedures of the organization. We made economies in many areas. We reduced a portion of our federal debt by making two payments on it. We reduced the size of our police force. We wrote down the book value of our assets. At the same time, in order to be competitive with other ports and to recognize the needs of our shippers and customers, for the last four years we have had no tariff increases.

With that, we have been profitable every year since 1987 except 1993, and I think if you look at the operating income of the Saint John Port Corporation, probably only Vancouver or Montreal has a better operating income than we have. We would be a star performer were it not for our federal debt.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Krauter. We appreciate the work your port corporation has done for us, enlightening us and giving us such an excellent presentation.

Thank you very much, gentlemen.

Mr. Krauter: Thank you for the opportunity to appear.

The Chairman: We invite to the table the Minister of Transport for New Brunswick, who is able to appear before us now instead of the New Brunswick Federation of Agriculture. They've switched places so that the minister, who has a very tight schedule, as I understand, can appear before us now. We thank the New Brunswick Federation of Agriculture for doing a switch for the minister. I know the minister probably appreciates it a great deal.

We welcome the Hon. Sheldon Lee, New Brunswick's transport minister; and Doug Johnson, the director of transportation and communications policy.

Mr. Minister, welcome. We await your presentation, sir.

[Translation]

M. Comuzzi: Je cède la parole à ma collègue.

Le président: Je vous remercie, Joe.

Nous allons vous demander de poser votre question, madame Wayne, et nous devons ensuite conclure cette discussion, car nous sommes déjà en retard d'une demi-heure.

Mme Wayne: Merci; en général je ne pose qu'une seule question.

Que fait la Société du port de Saint John, depuis qu'elle est constituée en société, pour fonctionner avec efficacité? Avez-vous enregistré des succès? Est-ce que vous réalisez des bénéfices? S'il y a des augmentations de recouvrement des coûts, comment vous y prendriez-vous pour les réduire?

M. Krauter: À la suite de notre constitution en société le 31 décembre 1986, avec notre président et notre conseil d'administration, nous nous sommes fixé comme objectif prioritaire la viabilité et l'auto suffisance financière. Nous avons fait de la discipline commerciale la pierre angulaire de tous nos efforts pour atteindre cet objectif.

Nous avons réduit nos frais généraux et les effectifs. Nous avons rationalisé toutes nos procédures internes. Nous avons fait des économies dans de nombreux secteurs. Nous avons réduit une partie de notre dette fédérale en faisant deux versements. Nous avons réduit nos effectifs policiers. Nous avons réduit la valeur comptable de nos actifs. En même temps, pour être compétitifs avec d'autres ports et tenir compte des besoins de nos expéditeurs et de nos clients, pendant les quatre dernières années, nous n'avons augmenté aucun de nos tarifs.

Ces efforts nous ont permis de rentabiliser nos activités tous les ans depuis 1987 à l'exception de 1993, et, sauf erreur, seuls Vancouver ou Montréal dégagent des revenus de fonctionnement supérieurs à ceux de la Société du port de Saint John. Notre bilan serait impeccable si ce n'était de notre dette fédérale.

Le président: Je vous remercie infiniment, monsieur Krauter. Nous vous félicitons de votre travail et de l'excellence de votre exposé.

Merci beaucoup, messieurs.

M. Krauter: Merci de nous avoir invités.

Le président: Nous invitons maintenant à la table le ministre des Transports du Nouveau-Brunswick, qui comparait maintenant à la place de la Fédération de l'agriculture du Nouveau-Brunswick. Ils ont accepté de changer d'horaire afin que le ministre, qui a un emploi du temps très chargé, si je comprends bien, puisse comparaître maintenant devant nous. Nous remercions la Fédération de l'agriculture du Nouveau-Brunswick d'avoir accepté de céder son tour. Je sais que le ministre leur en est probablement très reconnaissant.

Nous souhaitons la bienvenue à l'honorable Sheldon Lee, ministre des Transports du Nouveau-Brunswick; et à Doug Johnson, directeur de la Politique des transports et des communications.

Monsieur le ministre, soyez le bienvenu. Nous sommes impatients de vous entendre, monsieur.

[Texte]

Hon. Sheldon Lee (Minister of Transportation, Province of New Brunswick): Thank you very much, Mr. Chairman.

I would like to welcome you to New Brunswick and to the port city of Saint John, the port that handled 42% of all the tonnage moved through Atlantic Canada ports in 1994 and is the third or fourth most important port for this country in terms of tonnage handled in any given year.

I appreciate the opportunity to appear before the House of Commons Standing Committee on Transport regarding your review of Canadian marine policy. I trust the input you receive from those appearing before you here in New Brunswick will assist you in your work.

My comments to you today will focus on important issues for New Brunswick regarding marine transportation. The stated focus of your study is the services provided by ports: the pilotage authorities, the Canadian Coast Guard and the St. Lawrence Seaway. I will comment on each of these topics as well as on additional items that are important considerations.

The results of your work will obviously be recommendations for changes. As I have often stated on other occasions, the Province of New Brunswick is not opposed to change in federal transportation policy. Change will always be necessary to retain and maintain an efficient transportation network in Canada. The issue that cannot be overlooked in any review is the means by which changes are implemented, the kinds of changes, the timing and the fairness.

Having said that, I want to emphasize that the provision of adequate transportation services to, from and within New Brunswick is vital to the economic growth of this province. In order to maintain our position in the global marketplace and remain competitive, an effective transportation system using all modes is of paramount importance.

In the case of marine services, marine policy cannot be made in isolation. Ports are transfer facilities between modes. The final destination of the goods or passengers is frequently not the port itself. It is therefore important that when developing marine policy you look beyond the port to the connecting transportation services.

[Traduction]

L'honorable Sheldon Lee (ministre des Transports, province du Nouveau-Brunswick): Merci beaucoup, monsieur le président.

Permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue au Nouveau-Brunswick et dans la ville portuaire de Saint John, dont le port a manutentionné 42 p. 100 de tout le tonnage transporté par l'entremise des ports du Canada atlantique en 1994. Il occupe le troisième ou le quatrième rang en importance en termes de tonnage manutentionné chaque année.

Je suis heureux de pouvoir me présenter devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes et de vous faire part de mes réactions concernant votre examen des questions maritimes au Canada. J'espère que les réactions que vous recevrez des intervenants qui prendront la parole devant vous au Nouveau-Brunswick vous aideront dans vos travaux.

Mes commentaires d'aujourd'hui porteront sur les questions qui sont considérées comme importantes pour le Nouveau-Brunswick relativement au transport maritime. Votre examen sera axé sur les services fournis par les ports, les administrations de pilotage, la Garde côtière canadienne et la voie maritime du Saint-Laurent. Je ferai des commentaires sur chacun de ces sujets ainsi que sur les autres points qui sont des facteurs importants.

Vos travaux mèneront manifestement à des recommandations concernant les changements à apporter. Comme je l'ai déjà dit à plusieurs occasions, la province du Nouveau-Brunswick ne s'oppose pas à la modification de la politique fédérale des transports. Il faudra toujours effectuer des changements pour obtenir et maintenir un réseau de transport efficace au Canada. Dans tout examen, il ne faut cependant pas oublier les moyens de mise en oeuvre de ces changements, la nature des changements, l'échéancier de leur mise en oeuvre et leur caractère équitable.

Cela dit, je veux souligner que la prestation de services de transport adéquats à destination, en provenance et à l'intérieur du Nouveau-Brunswick est essentielle à la croissance économique de notre province. Nous devons, pour maintenir notre position sur le marché mondial et demeurer concurrentiels, avoir un réseau de transport efficace utilisant tous les modes de transport.

Dans le cas des services maritimes, la politique maritime ne peut pas être établie en vase clos. Les ports sont des établissements de transfert entre les différents moyens de transport. La destination finale des marchandises ou des passagers souvent n'est pas le port lui-même. Il importe donc de ne pas se limiter aux ports, mais de tenir compte des services de liaison lorsqu'on élabore une politique maritime.

• 1055

A marine policy must be based on fundamental principles. I endorse those that were enunciated in the National Transportation Act in 1987. They are as follows: the highest standards of safety must be met; competition and market forces, where possible, are the prime agents in providing the service; economic regulation to occur only when necessary; transportation is recognized as the key to regional economic development; each carrier or mode bears a fair proportion of the

Une politique maritime doit être fondée sur des principes fondamentaux. J'appuie les principes suivants, qui sont énoncés dans la Loi sur les transports nationaux de 1987: la politique doit être conforme aux normes de sécurité les plus élevées possible; la concurrence et les forces du marché doivent, chaque fois que cela est possible, être les principaux facteurs en jeu dans la prestation des services; la réglementation économique doit être limitée aux cas vraiment nécessaires; le transport est

[Text]

costs; each carrier or mode receives fair compensation for resources, facilities or service required as opposed to public duty; each carrier or mode carries traffic at rates that do not discourage the development of industries, export trade, or the movement of commodities through Canadian ports.

With these fundamental principles firmly entrenched in federal marine policy, changes to bring about efficiency and cost savings should be developed for discussion.

As I said, I endorse these fundamental principles. They must continue to be the basis upon which the Government of Canada formulates its transportation policy.

The importance of our Canadian ports is clearly stressed in these principles. Ports in this province, which include Saint John, Belledune, Dalhousie, Bayside and Miramichi, and the port of Halifax in Nova Scotia are all important to this province and this region. Federal marine policy must recognize that.

Frequently in Canada because of jurisdiction or modal issues we focus narrowly on a problem and don't give due consideration to broader transportation ramifications. This must change. I encourage you to consider these broader issues and transportation services to ensure that the entire transportation service is considered.

In New Brunswick, the two ports that fall under the jurisdiction of the Canada Ports Corporation are Saint John and Belledune. The port of Saint John in southern New Brunswick is administered locally by the Saint John Port Corporation. The port of Belledune in northern New Brunswick is administered by the Canada Ports Corporation.

Public ports fall under the jurisdiction of the Transport Canada harbours and ports branch, and include the three regional ports of Dalhousie, Miramichi and Bayside, and the non-regional ports of Bathurst, Blacks Harbour and North Head.

In addition, there are 41 declared public harbours and 156 small craft harbours in New Brunswick. The public harbours fall under the jurisdiction of the harbours and ports branch of Transport Canada, and the small craft harbours fall under the jurisdiction of the small crafts harbour branch of Fisheries and Oceans Canada.

As is evident from the numbers, marine infrastructure along our coastline is extensive. Consolidation or streamlining of these facilities may be possible, but I do not at this time see a role for my department in owning or operating any of these existing federal port facilities.

As you will know, the Government of Canada and the provinces did extensive joint work to define a national highway network. That network has been endorsed. What remains is for the federal government to contribute funds sufficient to upgrade the highway system in a timely manner.

[Translation]

reconnu comme un facteur primordial du développement économique régional; chaque transporteur ou mode de transport supporte une juste part des coûts; chaque transporteur ou mode de transport doit être indemnisé du coût des ressources, des installations et des services qu'il est tenu de mettre à la disposition du public; les liaisons assurées par chaque transporteur ou mode de transport s'effectuent à des prix qui ne constituent pas un empêchement excessif au développement des industries, aux exportations du Canada ou au mouvement des marchandises par les ports canadiens.

Vu que ces principes fondamentaux sont fermement inscrits dans la politique maritime fédérale, les changements qui peuvent être apportés pour accroître l'efficacité et réduire les coûts doivent être établis aux fins de discussion.

Comme je l'ai dit, j'appuie ces principes fondamentaux. Ils doivent continuer d'être la base dont s'inspire le gouvernement du Canada pour formuler sa politique des transports.

Ces principes démontrent clairement l'importance de nos ports canadiens. Les ports de cette province, notamment Saint John, Belledune, Dalhousie, Bayside et Miramichi, et le port d'Halifax, en Nouvelle-Écosse, sont tous importants pour cette province et cette région. La politique maritime fédérale doit reconnaître ce fait.

Souvent, au Canada, en raison de questions de compétence ou de questions de mode de transport, nous nous limitons à un problème et négligeons d'étudier de façon assez approfondie les conséquences de plus grande portée en matière de transport. Cette situation doit changer. Je vous encourage à examiner ces questions plus vastes et les services de transport pour vous assurer que l'ensemble des services de transport soient étudiés.

Au Nouveau-Brunswick, deux ports relèvent de la Société canadienne des ports: Saint John et Belledune. Le port de Saint John, dans le Sud du Nouveau-Brunswick, est administré localement par la Société du port de Saint John. Le port de Belledune, dans le Nord du Nouveau-Brunswick, est administré par la Société canadienne des ports.

Les ports publics relèvent de la Direction des havres et des ports de Transports Canada et comprennent les trois ports régionaux de Dalhousie, Miramichi et Bayside ainsi que les ports non régionaux à Bathurst, Blacks Harbour et North Head.

En outre, il y a, au Nouveau-Brunswick, environ 41 havres publics déclarés et environ 156 ports de petits bateaux. Les havres publics relèvent de la Direction générale des havres et des ports de Transports Canada tandis que les ports pour petits bateaux relèvent de la Direction des ports pour petits bateaux de Pêches et Océans Canada.

Comme l'indiquent les chiffres, l'infrastructure maritime le long de la côte est d'une vaste dimension. Le regroupement ou la rationalisation de ces installations est peut-être possible. Je ne vois pas, pour le moment, le rôle que mon ministère pourrait jouer comme propriétaire ou exploitant de ces installations portuaires fédérales.

Comme vous le savez, le gouvernement du Canada et les provinces ont beaucoup travaillé ensemble pour définir un réseau routier national. Ce réseau a été approuvé. Il faut maintenant que le gouvernement fédéral contribue des fonds suffisants pour améliorer le réseau routier dans un délai acceptable.

[Texte]

[Traduction]

Recently in the air mode the federal government defined what is essential for the national interest. In the marine sector, work needs to be done to clarify which ports are essential to the national interest. This is also necessary in the rail mode where significant progress was made defining essential rail network.

I believe with increasing fiscal restraint it's essential that these national transportation networks across the modes be defined by dialogue with all interested parties. I would recommend your review endorse such a proposal.

In your review of the port sector, I recommend that the administrative structure and operation of Ports Canada be reviewed to determine if more efficiencies can be brought to the national ports system.

In order for us to have viable ports able to pay their own way, the local port corporations must be given more local autonomy to manage their own operations. Solutions must be found to reduce the excessive charges to local port corporations by Ports Canada for services that could possibly be provided at the local level.

For example, last year the Saint John Port Corporation paid in excess of \$800,000 to Ports Canada for administrative costs associated with head office.

Another example is the cost associated with the policing services for Ports Canada, which is controlled nationally. Last year the port of Saint John paid approximately \$825,000 for those services.

• 1100

I note that federal transport minister, Doug Young, suggested to the Standing Committee on Transport that the ports and harbours be treated the same way the airports are treated. I support this suggestion as one option for consideration.

If the federal government wishes to have the ports run like a business with no associated subsidies, then the concept of paying only for the services required must be allowed.

Marine safety must remain the responsibility of the federal government. There may be services that could be privatized, however. I believe the federal government should retain the responsibility for setting and monitoring safety standards. Wherever possible, the regulatory burden imposed on the transportation sector should be eliminated or streamlined. This applies to the safety regulation structure as well as cases in which a less burdensome regime should be the goal, while ensuring that adequate safety regulations remain.

In terms of pilotage, the Pilotage Act mandates that the four pilotage authorities be self-sufficient. However, this is not the case. I note in your terms of reference that you are looking for options to improve the efficiency of the pilotage service.

Dans le domaine du transport aérien, le gouvernement fédéral a défini récemment ce qui est essentiel pour l'intérêt national. Dans le secteur maritime, il faut entreprendre des démarches pour déterminer les ports qui sont essentiels à l'intérêt national. C'est également nécessaire dans le domaine du transport ferroviaire, où d'importants progrès ont été réalisés dans la définition d'un réseau ferroviaire essentiel.

Compte tenu des restrictions financières accrues, il est essentiel que ces réseaux de transport nationaux soient définis et acceptés par tous les intervenants. Je recommande que votre examen englobe une telle proposition.

Dans votre examen du secteur portuaire, je recommande que la structure administrative et l'exploitation de Ports Canada soient examinées pour déterminer si on peut arriver à accroître l'efficacité du réseau portuaire national.

Afin que nous puissions avoir des ports viables qui sont financièrement autonomes, les sociétés portuaires locales doivent recevoir plus d'autonomie locale pour gérer leurs opérations. Il faut trouver des solutions afin de réduire les frais excessifs que doivent payer les sociétés portuaires locales à Ports Canada pour les services qui pourraient être fournis au niveau local.

Par exemple, l'an dernier, la Société du port de Saint John a payé plus de 800 000\$ à Ports Canada pour des frais administratifs associés au bureau central.

Les coûts associés aux services de police pour les ports de Ports Canada qui sont contrôlés au niveau national sont un autre exemple. L'an dernier, le port de Saint John a versé environ 825 000\$ pour ce service.

Je constate que le ministre fédéral des Transports, M. Doug Young, a proposé au Comité permanent des transports que les ports et les havres soient traités de la même façon que les aéroports. J'appuie cette suggestion et je pense que c'est une possibilité qui doit être étudiée entre autres.

Si le gouvernement fédéral désire que les ports soient dirigés comme une entreprise, sans subventions connexes, le concept qui consiste à payer les services requis seulement doit être appliqué.

La sécurité maritime doit continuer de relever du gouvernement fédéral. Il se peut que certains services puissent être privatisés, toutefois. J'estime que le gouvernement fédéral doit demeurer responsable de l'établissement et du respect des normes de sécurité. Dans la mesure du possible, le fardeau de la réglementation imposée au secteur des transports doit être éliminé ou rationalisé. Cela s'applique à la structure de la réglementation de sécurité ainsi qu'aux cas où on devrait viser un régime moins encombrant, tout en assurant le maintien de règlements de sécurité adéquats.

En ce qui concerne le pilotage, la Loi sur le pilotage prévoit que les quatre administrations de pilotage doivent être autonomes. Ce n'est toutefois pas le cas. Dans votre cadre de référence, vous cherchez des moyens d'accroître l'efficacité des services de pilotage.

[Text]

One option is to determine if the pilotage authorities, as structured today, are a necessity in today's transportation environment. Technology advances may be such that pilotage services are not always necessary or required to the extent they are needed today. The privatization of pilotage services should also be investigated.

The federal government must continue to set the standards for pilots and certify qualified ones. Once again, safety must remain the primary concern. A review of the pilotage system may identify ways to bring further efficiency and cost-effectiveness to that service.

The Canadian Coast Guard is necessary for the safety and protection of Canadian waters and the environment. I understand that the coast guard is moving to a more commercialized approach by reducing costs and adjusting levels of service. As well, there have been reports about a merger with the Department of Fisheries and Oceans.

The cost recovery levels associated with the Canadian Coast Guard are very low in comparison to that of other modes. I understand that there will be increased cost recovery for the provision of coast guard services.

There must be a thorough review to eliminate unnecessary services and to concentrate on an efficient and effective provision of those services deemed essential.

I want to be clear that I am not opposed to cost recovery if it's implemented in an equitable and timely manner. I question whether full cost recovery for the coast guard is achievable and, for that matter, even reasonable. Details are sketchy at this time as to what is proposed.

Further, detailed options need to be developed by the federal government, and then consultation should take place with all interested parties.

The coast guard's presentation to the Standing Committee on Transport indicates that the coast guard is considering proposals for major revenue generation or cost recovery for the provision of services such as ice-breaking, navigation aids, traffic management and communications.

I will discuss cost recovery a little later. I would like to point out, however, that users should be required to pay only for the services they require.

One further point with respect to the coast guard that I would like to comment on is in regard to the proposed federal-provincial partnerships on inland waters. The coast guard has indicated to the standing committee that discussions have been initiated with the provinces to transfer the services provided to recreational boaters on inland waterways to the provinces. While we have expressed a willingness to discuss this issue, we have not had any meeting with the coast guard in this regard and have not agreed to accept all or any of those federal responsibilities.

Mr. Chairman, with regard to the St. Lawrence Seaway, I would like to comment briefly on two of the recommendations contained in the report of the subcommittee on the St. Lawrence Seaway.

[Translation]

Une des options consiste à déterminer si les administrations de pilotage, selon leur structure actuelle, sont une nécessité dans le secteur des transports actuel. En raison des progrès technologiques, les services actuels de pilotage ne sont peut-être pas toujours aussi nécessaires. La privatisation des services de pilotage devrait être aussi étudiée.

Le gouvernement fédéral doit continuer d'établir les normes relatives aux pilotes et d'accréditer les pilotes qualifiés. Encore une fois, la sécurité doit être la principale préoccupation. Un examen du système de pilotage peut permettre de trouver des moyens d'accroître l'efficacité et la rentabilité de ce service.

La Garde côtière canadienne est nécessaire pour la sécurité et la protection des eaux canadiennes et de l'environnement. Je sais que la Garde côtière canadienne s'oriente vers une approche plus commercialisée en réduisant les coûts et en ajustant les niveaux de service. On a aussi parlé d'un fusionnement avec le ministère des Pêches et des Océans.

Le niveau de recouvrement des coûts associés à la Garde côtière canadienne est très minime comparativement aux autres modes de transport. Je sais que la récupération des coûts augmentera pour la prestation des services de garde côtière.

Il faut une étude approfondie afin d'éliminer les services inutiles et de se concentrer sur une prestation efficace et efficiente des services jugés essentiels.

Je tiens à dire clairement que je ne m'oppose pas à la récupération des coûts si ce système est mis en œuvre de façon équitable et dans un délai raisonnable. Je me demande si la récupération de tous les coûts pour la Garde côtière est possible ou même raisonnable. Il y a peu de détails en ce moment concernant ce qui est proposé.

Le gouvernement fédéral doit élaborer des options plus détaillées et consulter ensuite tous les intervenants intéressés.

Dans son exposé au Comité permanent des transports, la Garde côtière a révélé qu'elle envisage des mesures pour la génération d'importants revenus ou la récupération des coûts de la prestation de certains services comme le déglacage, les aides à la navigation, la gestion du trafic et les communications.

J'aborderai la récupération des coûts un peu plus tard. Je tiens à souligner toutefois que les utilisateurs devraient être tenus de payer seulement les services dont ils ont besoin.

J'aimerais aussi soulever un autre point concernant la Garde côtière. Il s'agit des partenariats fédéraux-provinciaux proposés sur les eaux intérieures. La Garde côtière a indiqué au comité permanent que des discussions ont été entamées avec les provinces pour transférer à celles-ci les services fournis aux plaisanciers sur les cours d'eau intérieurs. Même si nous avons indiqué que nous étions prêts à discuter de la question, nous n'avons eu aucune rencontre avec la Garde côtière à ce sujet et nous n'avons pas consenti à accepter toutes ou même certaines responsabilités fédérales.

En ce qui a trait à la voie maritime du Saint-Laurent, monsieur le président, j'aimerais commenter brièvement deux recommandations du rapport du Sous-comité sur la voie maritime du Saint-Laurent.

[Texte]

Recommendation 2 of the subcommittee report suggested that a harbour maintenance tax be imposed on all ports as a means of eliminating tolls on the St. Lawrence Seaway. But according to the report, the elimination of the tolls would make the seaway more competitive with American water routes. That would mean lost revenue of \$60 million that would have to be obtained from some other means.

• 1105

It is interesting to note that the subcommittee stated in recommendation 5, regarding ports and harbours, that the transportation system of Canada should not be saddled with the social and economic responsibilities of maintaining any port or harbour in the system. But then they recommended that the Canadian ports system be taxed to maintain the St. Lawrence Seaway.

I am opposed to the implementation of a harbour maintenance tax to offset the elimination of seaway tolls. If the federal government's objective is to move all modes of transportation to a higher level of self-sufficiency, this principle should apply to the seaway as well. If the federal government chooses to maintain the seaway, it must not be through cross-subsidization from ports outside the seaway system.

A second recommendation in the report of the Subcommittee on the St. Lawrence Seaway—recommendation 9—suggests that the Coasting Trade Act be amended to provide a 14-day waiting period before issuing a waiver allowing the use of a foreign-flag vessel in the Canadian coasting trade. I disagree with this recommendation and have made this view known when commenting on the Coasting Trade Act.

Application for a waiver should be dealt with in a timely manner. If there are no suitable Canadian vessels immediately available, foreign-flag vessels must be allowed in order to ensure the markets are served in an economical fashion.

I have commented throughout my presentation on the issue of cost recovery in transportation. I recognize the fiscal difficulties facing the Government of Canada. Changes in cost recovery are inevitable given the federal fiscal problems, and I accept that. What I want to emphasize strongly are principles that must guide this cost recovery process.

Regional differences must be taken into account in any cost recovery proposals. The timing of cost recovery changes must consider transportation implications and issues at the regional level. Users and other interested parties must be consulted in a meaningful way on developing cost recovery options. The broader impacts on the economy of the region must be considered in each cost recovery option that is developed.

I recommend that your committee endorse these principles and recommend them to Transport Canada to guide their future actions.

[Traduction]

La recommandation numéro 2 du rapport du sous-comité propose qu'une taxe d'entretien des havres soit imposée à tous les ports pour abolir le péage sur la voie maritime. Selon le rapport, l'abolition du péage rendrait la voie maritime plus concurrentielle avec les voies maritimes américaines, mais cela représenterait une perte de revenus de 60 millions de dollars qu'il faudrait récupérer par d'autres moyens.

Il est intéressant de noter que dans sa recommandation numéro 5, le sous-comité a affirmé que le réseau de transport canadien ne devrait pas se voir imposer les responsabilités sociales et économiques que constitue l'entretien d'un port ou d'un havre dans le réseau. Il a cependant recommandé ensuite qu'une taxe soit imposée au réseau de ports canadien pour l'entretien de la voie maritime.

Je m'oppose à la mise en oeuvre d'une taxe d'entretien des havres pour compenser l'abolition du péage sur la voie maritime. Si l'objectif du gouvernement fédéral est de rendre tous les modes de transport plus autosuffisants, ce principe devrait aussi s'appliquer à la voie maritime. Si le gouvernement fédéral choisit de maintenir la voie maritime, il ne doit pas le faire au moyen de subventions provenant des ports à l'extérieur de la voie maritime.

Une autre recommandation du rapport du Sous-comité sur la voie maritime du Saint-Laurent—recommandation numéro 9—propose que la Loi sur le cabotage soit modifiée pour prévoir une période d'attente de 14 jours avant qu'une dérogation soit accordée afin de permettre l'utilisation d'un navire étranger dans la marine marchande canadienne. Je suis contre cette recommandation et j'ai fait connaître mes points de vue lorsque j'ai exprimé mes commentaires concernant la Loi sur le cabotage.

Les demandes de dérogation doivent être traitées dans un délai raisonnable. Si aucun navire canadien adéquat n'est disponible immédiatement, des navires étrangers doivent être autorisés afin que les marchés soient desservis de façon économique.

J'ai fait des commentaires dans mon exposé sur la récupération des coûts dans le domaine des transports. Je reconnais les difficultés financières auxquelles le gouvernement du Canada fait face. La modification des systèmes de récupération des coûts est inévitable, vu les problèmes financiers du gouvernement fédéral. Je le reconnais. Je veux cependant souligner fortement les principes qui doivent orienter cette démarche de récupération des coûts.

Il faut tenir compte des différences régionales dans toute proposition de récupération des coûts. Lorsqu'on déterminera le moment opportun pour apporter des modifications à la récupération des coûts, on devra tenir compte des incidences et des questions en matière de transport au niveau régional. Les utilisateurs et les autres intervenants intéressés doivent être consultés de façon valable pour élaborer des moyens de récupération des coûts. Les effets d'une plus grande ampleur sur l'économie de la région doivent être considérés dans chaque méthode de récupération des coûts qui est établie.

Je recommande à votre comité d'appuyer ces principes et de recommander à Transports Canada de s'en inspirer pour toute mesure prise à l'avenir.

[Text]

Many ports contain passenger ferry terminals that provide essential services to islands or significantly contribute to the transportation system by reducing travel distances. The ports with such services should be considered as part of any national ports network because of the important role they play.

You must also look beyond freight to the role ports play in the tourism sector, with increasing activity by cruise ships and other private boats, which impacts positively on the economy. Again, such ports should have national status where significant passenger activity exists.

In conclusion, I look to the standing committee to propose a marine policy that considers and works with other modes of transportation.

Changes driven by federal fiscal problems are undoubtedly going to occur. We are not opposed to changes, providing adequate transportation services and networks remain. We are seeking assurances that any changes are implemented across Canada in a fair and equitable manner.

I appreciate being consulted on this very important issue and I would like the opportunity to provide further input as your review process continues.

Transport Canada has been consulting with the provinces on proposed changes to air and rail policy, and this consultation is appreciated. Meaningful input into the policy development process is essential. I strongly recommend that Transport Canada continue this process and consult with us when they have developed marine policy options.

New Brunswick does not intend to be obstructive. We believe we can be constructive, and we look forward to working together with Transport Canada and others on this very important matter.

I thank you, Mr. Chairman, for the opportunity to present my views.

The Chairman: We thank you, Mr. Minister, for taking the time out of your busy schedule to present to this committee your views on this matter, touching on the different terms of reference presented to us by the Minister of Transport.

[Translation]

De nombreux ports sont munis de terminaux de traversiers pour passagers qui offrent des services essentiels aux îles ou qui contribuent de façon considérable au réseau de transport en réduisant les distances de parcours. Les ports qui offrent ces services doivent être considérés comme faisant partie du réseau de ports nationaux en raison de leur rôle important.

Vous devez aussi regarder au-delà du transport des marchandises et tenir compte du rôle des ports dans le secteur touristique, en raison de l'activité accrue engendrée par les navires de croisière et autres bateaux privés qui ont un effet positif sur l'économie. Ces ports devraient avoir un statut national lorsqu'ils engendrent une importante activité de transport des passagers.

En terminant, je demande au comité permanent de proposer une politique maritime qui est harmonisée avec les autres modes de transport et qui en tient compte.

Les problèmes financiers du gouvernement fédéral déclencheront sans doute des changements. Nous ne sommes pas contre les changements, pourvu que des services et des réseaux de transport adéquats demeurent. Nous voulons la garantie que tout changement qui sera implanté dans l'ensemble du Canada sera mis en oeuvre de façon juste et équitable.

J'aimerais être consulté sur ce dossier très important et pouvoir faire connaître encore mes points de vue à mesure que votre étude avancera.

Transports Canada a consulté les provinces sur les changements proposés à la politique des transports aériens et ferroviaires, et cette consultation a été appréciée. La participation valable à l'élaboration de la politique est appréciée. Je recommande fortement que ce processus soit maintenu et que Transports Canada nous consulte avant d'élaborer différentes solutions relatives à la politique maritime.

Le Nouveau-Brunswick n'a pas l'intention de faire obstruction; nous croyons que nous pouvons être constructifs et travailler avec Transports Canada et les autres intervenants dans ce domaine très important.

Je vous remercie, monsieur le président, de m'avoir permis de présenter mon point de vue.

Le président: Nous vous remercions, monsieur le ministre, d'avoir pris le temps, en dépit de votre horaire chargé, de venir présenter au comité vos opinions sur les différents éléments du mandat que nous a confié le ministre des Transports.

• 1110

You are correct, sir. Consultations should take place with all interested parties, as you said. Of course, that is the priority of this committee as we make our way across the country.

For your information and the information of those with us today, it's the committee's intention to put a report together and report to the House of Commons by the end of April. Regional consultations will take place across the country in the months of May and June, probably mostly in May. Then it will fall to the minister to develop those policies over the summer months, hopefully to come up with legislation by fall. So that consultation process is ongoing; in fact, there's a lot of consultation going on. We do appreciate your input.

Vous avez raison, monsieur. Des consultations devraient effectivement être menées auprès de toutes les parties intéressées. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle ce comité se déplace actuellement.

Pour votre gouverne et pour la gouverne de ceux qui suivent nos délibérations aujourd'hui, le comité compte présenter un rapport à la Chambre des communes d'ici à la fin d'avril. Des consultations régionale auront lieu surtout en mai, mais aussi en juin. Le ministre aura l'été pour formuler des politiques, et il est à espérer qu'il présentera un projet de loi portant sur le sujet qui nous intéresse d'ici à l'automne. On peut donc dire que le processus de consultation est actuellement en cours. Nous vous remercions d'y participer.

[Texte]

Mr. Hubbard, please.

Mr. Hubbard: Thank you, Mr. Chairman. Very briefly, I'd like to compliment our presenter. The Hon. Mr. Lee certainly presented the total province of New Brunswick and not just one particular area, which has been a problem in the past.

You emphasized the point of consultation, and it's certainly a factor.

In New Brunswick we have many different ways of transporting goods: the rail, the highways and marine. I think Mr. Lee has a tremendous responsibility here in New Brunswick, and not only looking after highways for the province of New Brunswick. Much of the heavy traffic that goes to the other three Atlantic provinces goes across New Brunswick. When we talk about user-pay philosophies, I'm not really sure that New Brunswick benefits from this philosophy in terms of the other modes of transportation.

Maybe Mr. Lee could comment in terms of the highways of New Brunswick and the concerns he might have if some of these marine sectors were eliminated. We have many ports, and if those ports were not present, it would put much of that heavy traffic on the highways.

Mr. Lee: For my comment on the highways and the problem we have in the province of New Brunswick, I have to zero in on the rails first. We've lost about 1,200 kilometres of rail line over the last 15 or 18 years. We're now down to CN. They have two lines and we have our privately operated rail line here. We're fortunate to have that. Hopefully it will continue to operate.

Losing those rail lines, which join the various communities in the province, resulted in a tremendous amount of local truck traffic being transferred to our highway system. Of course, we get the same in Nova Scotia and Newfoundland and Prince Edward Island. They have the same problem with the rails there.

As I stated in my comments here, the ports are very, very important to the region. Each port that I mentioned serves a specific role in the various communities and in the overall economic benefit to the province.

We're trying very hard to put together a highway system to meet the demand, and much of that is trucking from various ports outside of this province. As I say, the ports are only part of the transportation system. Then the material must be moved on.

I would say the highway system in the province is inadequate at this time. We're working very hard to improve that. It will be very beneficial to the ports we have in the province, and hopefully the federal government will recognize that. We'd appreciate your support for our highway system as well as the other objectives I pointed out that we'd like to see with regard to our ports.

M. Guimond: Monsieur le ministre, je vous remercie de m'avoir remis une copie de votre présentation dans les deux langues officielles du Nouveau-Brunswick et du Canada.

[Traduction]

Vous avez la parole, monsieur Hubbard.

M. Hubbard: Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais d'abord rapidement féliciter le témoin. M. Lee a présenté la position de l'ensemble du Nouveau-Brunswick, et pas seulement celle d'une région donnée, ce qui a trop souvent été le cas par le passé.

Vous avez insisté sur la nécessité de tenir des consultations.

Au Nouveau-Brunswick, il existe de nombreux modes de transport des marchandises: le transport ferroviaire, le transport routier et le transport maritime. M. Lee s'acquitte, d'énormes responsabilités au Nouveau-Brunswick, et pas seulement en ce qui touche la construction et l'entretien des autoroutes. Une grande partie du trafic lourd qui traverse les trois autres provinces de l'Atlantique passe par le Nouveau-Brunswick. On parle souvent du principe de l'utilisateur-payeur, mais je ne sais s'il revêt beaucoup d'intérêt pour le Nouveau-Brunswick, compte tenu de l'importance des autres modes de transport.

Peut-être que M. Lee pourrait nous dire quel serait l'impact sur le réseau routier du Nouveau-Brunswick de la suppression des services maritimes. Si nos ports cessaient leurs activités, tout le transport des marchandises devrait se faire par voie terrestre.

M. Lee: Avant de parler du problème que pose le réseau routier du Nouveau-Brunswick, je dois d'abord vous parler du transport ferroviaire. Au cours des 15 à 18 dernières années, le Nouveau-Brunswick a perdu 1 200 kilomètres de lignes ferroviaires. Seul le CN existe maintenant dans la province. La société exploite deux lignes, et la province est chanceuse d'avoir aussi une ligne privée. Espérons qu'elle ne sera pas éliminée.

La suppression de ces lignes ferroviaires qui reliaient beaucoup de localités de la province a entraîné une énorme augmentation du trafic de camions sur les autoroutes. Le même problème se pose évidemment en Nouvelle-Écosse, à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard, qui ont aussi perdu de nombreuses lignes ferroviaires.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, les ports revêtent une grande importance pour l'économie de la région. Chacun des ports joue un rôle important dans l'économie des localités où ils se trouvent ainsi que dans l'économie globale de la province.

Nous essayons d'arrache-pied de créer un réseau routier qui permette de répondre à la demande, demande qui est le fait en grande partie des camions qui transportent des marchandises à partir de divers ports situés à l'extérieur de cette province. Les ports ne constituent qu'un élément du réseau de transport. Une fois qu'elles sont arrivées au port, il faut acheminer les marchandises.

Le réseau routier de la province est actuellement insuffisant. Nous faisons de notre mieux pour l'améliorer. Cela ne peut qu'être bénéfique pour les ports de la province, et nous espérons que le gouvernement fédéral le reconnaîtra. Nous vous saurions gré d'appuyer les objectifs que nous nous sommes fixés non seulement en ce qui touche nos ports, mais aussi en ce qui touche notre réseau routier.

Mr. Guimond: Mr. Minister, I would like to thank you for having given me a copy of your presentation in the two official languages of New Brunswick and of Canada.

[Text]

Je reviens à un commentaire que vous faites à la page 5, et je vous cite:

I note that Federal Transport Minister Doug Young suggested to the Standing Committee on Transport that the ports and harbours be treated the same way as the airports.

• 1115

Monsieur le ministre, vous savez que le thème à la mode ces jours-ci à Ottawa, dans la bouche du ministre des Transports, c'est la dévolution vers les provinces.

Lorsque le ministre a comparu devant notre Comité à Ottawa, au début de nos travaux, il m'a confirmé qu'il vous avait offert, comme au Québec—j'avais d'ailleurs eu la confirmation de M. Léonard, le ministre des Transports du Québec—, les aéroports régionaux et qu'il s'appropriait peut-être à offrir à la province, dépendant des conclusions de notre Comité, la gestion des ports. Quelle est la position du Nouveau-Brunswick quant à la gestion des ports?

Mr. Lee: We're not ready to resume it as a provincial government, but we would certainly be supportive of corporations, municipalities or whatever, similar to the formula that was used for airports. The municipalities and the Province of New Brunswick were both quite pleased to take over the airports. I probably shouldn't say that for all of them, but I know Moncton, to use the minister, Mr. Young's, words, said "When can we have it?"

We have one airport in the province that is controlled now by local people. We're not proposing or suggesting that the province would take over the ports at this time, but we would be prepared to support communities, corporations, or whatever, and we always have for those in place in the province.

In the case of the ports, there may be certain elements we would like the federal government to retain with regard to the coast guard, safety, and that sort of thing. I've suggested there may even be the possibility of privatizing some of the pilotage services. But the province is not prepared to consider taking over the ports at this time.

Mr. Guimond: Someone here from the province mentioned that the development of Belledune will duplicate services in Saint John. Do you agree with that comment?

Mr. Lee: From the information we have, it would not affect the port of Saint John. There is some paper coming from the northern part of the province to the port of Saint John. That will continue because the amount of paper is not enough to bring a ship into that area, so they will continue to bring it down here to load with the other paper from this area.

I think there's a purpose for the port of Belledune, and Saint John will continue to be the lead port in the province. As I stated in my comments, 42% of the tonnage moved goes through the port of Saint John for the Atlantic region, and I don't see that changing as a result of Belledune.

[Translation]

Let me quote a comment you make on page 6 of your brief:

Je constate que le ministre fédéral des Transports, M. Doug Young, a proposé au Comité permanent des transports que les ports et les havres soient traités de la même façon que les aéroports.

You obviously know, Mr. Minister, that the word that is most often heard coming from the minister of Transport these days is «devolution».

When the minister appeared before our committee in Ottawa at the beginning of our hearings, he confirmed to me that he had offered you as well as the minister of Transport from Quebec—and Mr. Léonard confirmed that to me also—the management of regional airports and that he was on the point of offering to your province, depending on the recommendations of our committee, the management of ports as well. What is New Brunswick's position as far as the management of ports is concerned?

M. Lee: Le gouvernement provincial n'est pas prêt à prendre en charge la gestion des ports, mais nous sommes certainement prêts à appuyer toute société ou municipalité qui souhaiterait adopter une formule semblable à celle des administrations aéroportuaires. Les municipalités ainsi que la province étaient très heureuses de prendre en charge la gestion des aéroports. Je ne devrais pas parler au nom de toutes les municipalités, mais je sais bien que, comme l'a dit M. Young, Moncton a demandé qu'on lui remette le plus tôt possible la gestion des aéroports.

Un aéroport de la province est maintenant sous administration locale. Nous ne suggérons pas pour l'instant que la province prenne en main la gestion des ports, mais nous sommes prêts à appuyer les localités ou les sociétés qui voudraient le faire.

Pour ce qui est des ports, nous préférierions que le gouvernement fédéral continue d'être responsable de certains services, et notamment des services touchant à la sécurité qui sont assurés par la Garde côtière. J'ai déjà dit qu'il est peut-être possible de privatiser certains services de pilotage. La province n'envisage cependant pas pour l'instant de prendre en main la gestion des ports.

M. Guimond: Quelqu'un venant de cette province a dit craindre que l'agrandissement du port de Belledune ne nuise au port de Saint John, avec lequel il fera double emploi. Qu'en pensez-vous?

M. Lee: D'après l'information dont je dispose, ce ne sera pas le cas. Du papier produit dans le Nord de la province est acheminé vers le port de Saint John. Comme la quantité de papier n'est pas suffisante pour justifier l'envoi d'un navire dans cette région, on continuera de l'acheminer vers le port de Saint John, où on chargera à bord d'un des bateaux le papier provenant de cette région.

Je crois que le port de Belledune a sa raison d'être, mais que le port de Saint John continuera d'être le port principal de la province. Comme je l'ai dit dans ma déclaration, 42 p. 100 du tonnage de la région de l'Atlantique transite par le port de Saint John, et je ne pense pas que cela changera en raison de l'existence du port de Belledune.

[Texte]

Mr. Guimond: You don't believe there is any real duplication.

Mr. Lee: No, I can't see any.

Mr. Guimond: Maybe you don't agree with Premier McKenna, who mentioned on February 10 in the legislative assembly in answer to a question from the opposition, and I quote:

We are not prepared to participate in port development at Belledune that will simply duplicate the facilities we have in Saint John, I can assure the member of that.

Mr. Lee: He is saying he would not be prepared to participate if it is going to be a hindrance to the port of Saint John. But from the information we have at this time, it won't be.

Mr. Guimond: Yes, but he mentions it will simply duplicate the facilities in Saint John.

Mr. Lee: I guess you'll have to talk to him about that. I don't think at this time the port of Belledune will be any problem for the port of Saint John.

The Chairman: I would interpret that to mean the minister and the province aren't interested in participating if there is duplication. If there is no duplication—

Mr. Lee: I believe that was the meaning of the premier's statement, if there was duplication. But there doesn't appear to be any.

The Chairman: But in his opinion there doesn't appear to be duplication.

There is another matter to clear up, Michel. On page 5 of the minister's statement is the comment that Doug Young suggested to the standing committee that ports and harbours be treated the same as airports. To be a little more accurate, it is not to be exactly the same as airports, of course, but to use that as a model and move in that direction of devolution rather than... We understand—I think the minister has made it clear to us too in the committee—that there's no possible way of using the airport model and applying it directly to harbours and thinking it would work.

• 1120

Mr. Lee: No, no, the comment is meant specifically as something along that line. The theory could be used.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister, for appearing before us today. We appreciate the time you've taken. Mr. Johnson, thank you, sir.

Mr. Lee: Thank you very much.

The Chairman: Colleagues, we invite the New Brunswick Federation of Agriculture to the table. They were kind enough to step down one notch so the minister could make his presentation and get to his next appointment. We thank the members of the New Brunswick Federation of Agriculture very much for their flexibility in allowing the minister to come forward first.

President Hicks, do you want to introduce those who are joining you in your presentation to us this morning? Begin when you are ready, sir.

[Traduction]

M. Guimond: Vous ne pensez pas que ce port fait vraiment double emploi.

M. Lee: Non.

M. Guimond: Vous ne partagez peut-être pas l'avis du premier ministre McKenna, qui disait ceci le 10 février à l'Assemblée législative en réponse à une question que lui posait l'opposition:

Je peux assurer le député que la province n'est pas prête à participer à la construction dans le port de Belledune d'installations qui feraient double emploi avec les installations du port de Saint John.

M. Lee: Il a dit que la province n'est pas prête à participer à l'aménagement d'installations si elles faisaient double emploi avec celles du port de Saint John. D'après l'information dont nous disposons à l'heure actuelle, ce ne sera pas le cas.

M. Guimond: Oui, mais il dit que ces installations feront simplement double emploi avec celles de Saint John.

M. Lee: Je suppose qu'il faudra que vous en discutiez avec lui. Je ne crois pas pour l'instant que le port de Belledune nuira au port de Saint John.

Le président: Je crois qu'il faut comprendre que le ministre et la province ne sont pas prêts à participer à ces travaux s'ils donnent lieu à un double emploi. Si ce n'est pas le cas...

M. Lee: Je crois que c'est ce qu'a voulu dire le premier ministre. Il ne semble pas qu'il y aura double emploi.

Le président: Il n'est donc pas d'avis qu'il y aura double emploi.

Il y a un autre point qu'il faut éclaircir, Michel. À la page 6 de la déclaration du ministre, il est fait mention du fait que Doug Young a proposé au comité que les ports et les havres soient traités de la même façon que les aéroports. Pour être plus précis, il ne s'agit pas de faire comme pour les aéroports, mais seulement d'utiliser cet exemple de transfert... Nous savons—le ministre a été très clair à ce sujet devant le comité—que le modèle ne pouvait être repris tel quel pour les ports.

M. Lee: Non, non, c'était seulement un exemple. Je disais que le même principe pouvait s'appliquer.

Le président: Merci beaucoup de votre participation, monsieur le ministre. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir accepté de nous rencontrer. Merci, monsieur Johnson.

M. Lee: Merci beaucoup.

Le président: Chers collègues, nous recevons maintenant les représentants de la Fédération de l'agriculture du Nouveau-Brunswick. Ils ont eu la gentillesse de permettre au ministre, qui avait un autre rendez-vous, de passer avant eux. Nous vous en sommes redevables.

Monsieur Hicks, auriez-vous l'aimabilité de nous présenter les membres de votre délégation? Vous pouvez commencer quand vous voudrez.

[Text]

[Translation]

Mr. Dwayne Hicks (President, New Brunswick Federation of Agriculture): Thank you very much. This is Eldon Bramble, first vice-president of the federation. Bruce Oliver is the policy officer of the federation. Our head office is in Fredericton, and we have members from all over the province.

The New Brunswick Federation of Agriculture thanks the committee for this opportunity to present its views here today. We are the largest general agricultural organization in the province. We are supported on a voluntary basis by producers from all sectors and regions. Our mandate is to advance the economic and social well-being of our industry and all those who participate in it and to increase our significant contribution to the New Brunswick economy.

We are appearing here today to discuss the Coasting Trade Act and its relationship to our needs regarding livestock feed. Our industry has been conducting meetings on this issue for some time. The commodity groups involved have reached a consensus position, which we are presenting to you at this time.

Before we address the issue directly, we would like to present a brief situation report to place our concerns in the context of our industry and its needs.

New Brunswick agriculture is a very significant economic engine. Farm-gate receipts alone account for approximately \$300 million. Value-added activities make over \$400 million on the farm and \$1.2 billion worth of processed goods.

Even omitting retailing and transportation, the agriculture industry is worth about \$3 billion in New Brunswick. Farms alone employ 6,000 New Brunswickers and another 5,600 are working in the processing sector. Approximately half the New Brunswick industry is based on livestock. Within these sectors, the cost of feed has varied from 25% to 30% of the cost of production for a dairy herd, and up to 70% of the cost for hog and chicken operations.

New Brunswick is only 40% self-sufficient in feed grains. That means we only produce 40% of what we use. It is clear that self-sufficiency is many years away, if it is in fact possible. Competitive feed prices are therefore a major factor in the competitiveness of our agriculture industry.

Consider the impact of the cancellation of the FFA. The Feed Freight Assistance Program was put in place to level the playing field among the grain-deficient areas of Canada relative to the centre of the country. This was put into effect in the 1940s. By and large it has been a successful program. It has created a livestock industry in New Brunswick and helped to maintain it. However, the recent federal budget has eliminated feed freight assistance. Our industry must now reconsider the question of feed supplies and compensate for FFA by obtaining feed at the best possible price, wherever its source. Our response must be quick and precise and we need to be allowed the flexibility to make astute business decisions.

M. Dwayne Hicks (président, Fédération de l'agriculture du Nouveau-Brunswick): Merci beaucoup. Voici Eldon Bramble, premier vice-président de la fédération, et Bruce Oliver, agent chargé des politiques. Notre bureau principal se trouve à Fredericton. Nous avons des membres dans toute la province.

La Fédération de l'agriculture du Nouveau-Brunswick remercie le comité de lui donner l'occasion de comparaître aujourd'hui. Nous formons l'organisme agricole le plus important de la province. Nous avons l'appui bénévole des producteurs de tous les secteurs et de toutes les régions. Notre mandat consiste à promouvoir le bien-être économique et social de notre industrie et de tous ceux qui contribuent ainsi à accroître notre participation déjà substantielle à l'économie du Nouveau-Brunswick.

Nous comparaissons devant vous pour vous parler de la Loi sur le cabotage et de son impact sur nos besoins en provendes. Notre industrie tient des réunions à ce sujet depuis quelque temps déjà. Les groupes de producteurs spécialisés concernés en sont arrivés à un consensus dont nous voulons vous faire part.

Auparavant, nous aimerions indiquer où en est notre industrie actuellement, pour bien situer nos besoins.

L'agriculture est un moteur économique très important au Nouveau-Brunswick. Les revenus agricoles à eux seuls atteignent 300 millions de dollars. Les activités à valeur ajoutée signifient 400 millions de dollars de plus dans les fermes et 1,2 milliard de dollars en produits transformés.

Même en omettant le commerce de détail et les transports, l'industrie agricole rapporte environ 3 milliards de dollars au Nouveau-Brunswick. Les fermes emploient à elles seules 6 000 Néo-Brunswickois, et le secteur de la transformation fait appel à 5 600 autres. Environ la moitié de l'industrie est constituée par l'élevage au Nouveau-Brunswick. Dans ce secteur, le coût de l'alimentation animale varie entre 25 et 30 p. 100 du coût de production pour les troupeaux laitiers et atteint jusqu'à 70 p. 100 du coût de production pour les élevages de porc et de poulet.

Le Nouveau-Brunswick subvient à seulement 40 p. 100 de ses besoins en provendes. En d'autres termes, nous produisons seulement 40 p. 100 de ce que nous employons. L'autosuffisance à cet égard ne sera pas possible avant des années, si jamais elle se réalise. Des prix concurrentiels pour les provendes sont donc un facteur important pour la rentabilité de notre agriculture.

Examinons l'impact de la disparition du programme d'aide au transport des céréales fourragères. Ce programme a été instauré en vue de donner des chances égales aux régions pauvres en céréales du Canada par rapport au centre du pays. Il remonte aux années 1940. De façon générale, il s'est révélé un succès. Il a permis la création et le maintien de l'industrie de l'élevage au Nouveau-Brunswick. Ce programme a cependant été éliminé lors du dernier budget fédéral. Notre industrie doit revoir toute la question de son approvisionnement en provendes et essayer de compenser cette perte en obtenant ces provendes au meilleur prix possible, quelle qu'en soit la source. Nous devons réagir rapidement et nous donner suffisamment de souplesse pour être en mesure de prendre des décisions astucieuses sur le plan commercial.

[Texte]

[Traduction]

• 1125

In the face of deep cuts we believe government has an obligation to provide us with an appropriate environment in which to operate competitively. In some cases this environment is a regulatory one. In the past there has been a complex and delicate relationship between regulation, assistance programs and competitiveness. This has been upset by the removal of programs. It is therefore absolutely necessary that corresponding changes should be made in regulation, or competitiveness will suffer.

This leads us to consideration of the Coasting Trade Act, which brings us here today. In a 1993 report entitled "Competitiveness of the Maritime Grain Industry", the authors, George Morris Centre, referred to cabotage regulations in the following terms:

Regulations under the Canada Shipping Act require that Canadian ships and crews be used for "within Canada" shipping. This regulation forces the use of Canadian vessels, which are generally more expensive than foreign-flagged vessels. However, the Canada Shipping Act regulations have recently been reviewed and largely confirmed. Little opportunity to change the regulations requiring the use of Canadian vessels and crews is available to the Maritime grain industry.

That conclusion can no longer be accepted, with a dramatically different situation facing our industry. Our industry has examined the options over the years, and it is clear to us that we have to be alert for opportunities to bring in grain from wherever it is available and advantageously priced. The cost of shipping becomes a factor in our calculations.

The Coasting Trade Act, which replaced the Canada Shipping Act provisions in 1992, contains the above-mentioned restrictions, which are commonly referred to as cabotage. We are requesting that these provisions be eliminated as a first step in deregulation, which would allow us the flexibility to respond to the changing physical situation that we're in.

It is difficult to calculate how much of a saving to our transport costs this would result in. That would depend on the cost of shipping. We could negotiate on an open market. However, calculations in 1989 indicated that the cost of cabotage to New Brunswick annually for red meats was \$1.6 million. That's from the Deloitte-Hoskins-Sells tripartite payments formula. That study was done for the federal government, and they referred to it.

Our main shipping activity involving cabotage will be through the seaway from the Great Lakes, and into New Brunswick ports from Halifax. We believe it is possible to obtain foreign-registered shipping in the appropriate tonnage—5,000 to 10,000 tonnes—that will abide by all the shipping standards Canada imposes. We support safety and anti-pollution regulations and would not intend to use any substandard transportation that would subvert needed standards.

We have examined such issues as port facilities, appropriate shipment sizes, backhaul advantages and the competitiveness of rail transport. We are convinced that opportunities exist for us, but we must be free from restrictions that hamper our free

À la suite de ces réductions importantes, nous croyons que le gouvernement doit nous assurer un climat qui nous permette d'être compétitifs. Dans certains cas, le gouvernement peut faire appel à la réglementation. Par le passé, un équilibre complexe et délicat s'est établi entre la réglementation, les programmes d'aide et la compétitivité. Cet équilibre a été rompu par la disparition de certains programmes. À la suite de ces changements, il est absolument nécessaire de revoir la réglementation. Autrement, la compétitivité risque d'en souffrir.

Ce qui nous amène à la Loi sur le cabotage, notre sujet principal aujourd'hui. Dans un rapport de 1993 intitulé «La compétitivité de l'industrie des céréales des Maritimes», les auteurs, George Morris Centre, parlent des règlements sur le cabotage en ces termes:

Les règlements découlant de la Loi sur la marine marchande du Canada exigent le recours à des navires et à des équipages canadiens pour la navigation «à l'intérieur du Canada». Ces règlements forcent l'utilisation des navires canadiens, qui sont généralement plus coûteux que les navires battant pavillon étranger. Malgré tout, les règlements issus de la Loi sur la marine marchande du Canada ont récemment été revus et laissés intacts en grande partie. L'industrie des céréales des Maritimes a peu de chances de voir modifier ces règlements exigeant l'utilisation des navires et des équipages canadiens.

Cette situation n'est plus acceptable, compte tenu de changements spectaculaires auxquels fait face notre industrie. Nous avons examiné les options qui nous sont offertes; il nous apparaît clairement que nous devons être prêts à importer des céréales de quelque source que ce soit, pourvu que le prix soit avantageux. Le coût du transport est un facteur important à cet égard.

La Loi sur le cabotage, qui remplaçait certaines dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada en 1992, impose les restrictions que nous venons de signaler relativement au cabotage. Nous demandons que ces restrictions tombent, comme première étape d'une déréglementation. Nous voulons avoir la souplesse nécessaire pour nous sortir de la situation dans laquelle nous nous retrouvons.

Il est difficile d'évaluer les économies que nous pourrions ainsi réaliser au chapitre des transports. Tout dépendrait des frais de transport que nous pourrions négocier sur le marché ouvert. Les chiffres de 1989 indiquent que le coût du cabotage pour les viandes rouges au Nouveau-Brunswick était de 1,6 million de dollars. C'était selon la formule de paiement tripartite de Deloitte-Hoskins-Sells. Cette étude a été effectuée par le gouvernement fédéral et a été utilisée.

Le transport par cabotage se fait surtout sur la voie maritime à partir des Grands Lacs et entre les ports du Nouveau-Brunswick et Halifax. Nous pensons pouvoir obtenir des navires étrangers de tonnage approprié—de 5 000 à 10 000 tonnes—qui seront en mesure de respecter toutes les normes canadiennes en matière de navigation. Nous appuyons la réglementation sur la sécurité et anti-pollution. Nous n'avons pas l'intention d'utiliser des navires qui ne respectent pas les normes.

Nous avons examiné les installations portuaires, la question des chargements appropriés, celle des voyages de retour et celle de la compétitivité du transport ferroviaire. Nous sommes convaincus d'avoir un certain nombre d'options, mais nous

[Text]

movement. Cabotage is one such restriction. We are also concerned with a level playing field as applies to ports, particularly Saint John, and with the allocation of import quotas, which we feel should be regional and based on need.

This issue of deregulation is an urgent matter. Feed freight assistance payments will cease in October of this year. Our industry must have alternatives in place by that time. For this reason we respectfully request that this matter be given an immediate high priority by the Department of Transport. If it is not possible to attain the necessary changes by October, we request that a blanket exemption for feed grains be put in place to allow our industry to proceed, but I don't see why it would take so long. If you can take away the FFA in one night, why can't this regulation be changed before October?

Our request for deregulation in the cabotage situation is promoted by a dramatic change in another factor in our complex competitive equation. We hope the transport committee can see the need for adjustment in response to the loss of the FFA program and that the Government of Canada will give us the tools we need to take the best possible adaptation measures.

Thank you very much for your time.

The Chairman: President Hicks, we thank you for your submission and we assure you, sir, it does not fall on deaf ears.

Have you requested a meeting yet with the minister or his deputy in Ottawa?

Mr. Hicks: I have talked to the Secretary of State for Agriculture about it.

The Chairman: So you've talked with Mr. Robichaud and you'll move from there.

Mr. Hicks: Yes, but I haven't talked to Mr. Young.

The Chairman: Are there any questions, colleagues?

Mr. Gouk: I think there's enough information here for me.

Mr. Hubbard: In the last paragraph of page 4, it says:

We are also concerned with the level playing field as it applies to ports, particularly Saint John, and with the allocation of import quotas, which we feel should be regional and based on need.

Could you explain that statement?

Mr. Hicks: Right now, if we want to bring in wheat and barley, we have to have an import permit from the Wheat Board, but on August 1 these are going to be done away with and it's going to go to an import quota system under GATT.

[Translation]

devons être libérés des contraintes qui nous empêchent d'agir librement. Les règlements sur le cabotage nous en imposent une. Nous nous intéressons également à la question de l'uniformisation des règles du jeu, surtout en ce qui concerne le port de Saint John, ainsi qu'à celle de la répartition des quotas d'importation, qui, selon nous, devrait se faire sur une base régionale et en fonction des besoins.

La question de la déréglementation est des plus urgentes. Les paiements au titre de l'aide au transport des céréales fourragères cesseront en octobre cette année. Notre industrie doit trouver des solutions d'ici là. Aussi, nous demandons respectueusement que la question soit une priorité pour le ministère des Transports. Si les modifications nécessaires ne peuvent être apportées d'ici à octobre, nous réclamons une exemption générale pour les céréales de provende, de façon à ce que notre industrie puisse se maintenir. Il n'y a pas de raison pour que les modifications tardent. Le programme d'aide au transport des céréales fourragères a été éliminé du jour au lendemain. Pourquoi le règlement ne pourrait-il pas être modifié d'ici à octobre?

• 1130

Notre demande en ce qui concerne la déréglementation du cabotage est due à un changement très important qui menace notre situation compétitive complexe. Nous espérons que le Comité des transports verra la nécessité d'un ajustement à la suite de la perte de l'aide au transport des céréales fourragères et que le gouvernement du Canada nous accordera les outils dont nous avons besoin pour nous adapter.

Merci beaucoup de nous avoir écoutés.

Le président: Nous vous remercions de votre exposé, monsieur Hicks, et nous vous assurons que ce que vous avez dit n'est pas tombé dans l'oreille de sourds.

Avez-vous déjà demandé à rencontrer le ministre ou le sous-ministre à Ottawa?

M. Hicks: J'ai parlé au secrétaire d'État à l'Agriculture.

Le président: Vous avez parlé à M. Robichaud et vous poursuivrez vos efforts.

M. Hicks: Oui, nous n'avons pas encore parlé à M. Young.

Le président: Chers collègues, y a-t-il des questions?

M. Gouk: Je pense avoir toute l'information dont j'ai besoin ici.

M. Hubbard: Au dernier paragraphe, page 4, vous dites:

Nous nous intéressons également à la question de l'uniformisation des règles du jeu, surtout en ce qui concerne le port de Saint John, ainsi qu'à celle de la répartition des quotas d'importation, qui, selon nous, devrait se faire sur une base régionale et en fonction des besoins.

Pourriez-vous préciser votre pensée?

M. Hicks: Actuellement, lorsque nous voulons importer du blé ou de l'orge, nous devons obtenir un permis d'importation de la Commission canadienne du blé. À compter du 1^{er} août, ce système sera remplacé par un système de quotas d'importation

[Texte]

That import quota allocation for Canada is 225,000 tonnes. A higher rate would be applied if we brought in over that amount. We see those 225,000 tonnes being eaten up all in Ontario. We could still bring it in, but we would have to pay—

Mr. Hubbard: Your end-of-the-line duty.

Mr. Hicks: Yes.

Mr. Hubbard: So it really doesn't apply to Saint John as opposed to other ports in Atlantic Canada.

Mr. Hicks: No, it doesn't. I'm sorry.

Mr. Hubbard: You're aware the budget has allocated moneys to be used to help offset some of these losses—something like \$60 million. Is your group active in looking at that in terms of trying to see avenues of...?

Mr. Hicks: Yes, we have examined that. We've talked about it extensively. If you want me to enlarge on that, I will, but I don't think you want me to.

The Chairman: Maybe at lunch.

Mr. Hubbard: It's my impression that you are looking at other methods. I think, as farmers, you have to realize that in terms of bringing grains into the Atlantic, the Atlantic Feed Freight Assistance Program has been good for the Atlantic in one way, but also detrimental in other ways. For many grain growers in the Atlantic provinces, it was no longer economical to grow grain when you could bring it in with that subsidy.

We're hoping you'll have avenues to try to bring some of this in, but it's the shock that is of most concern. You say in one afternoon it was...

Mr. Hicks: Yes, sir, that is what happened. We need another 100,000 acres of grain grown, and there's no way we're going to have that next fall to replace this. There's no way.

The Chairman: Thank you, Charles. You're touching on a topic in our terms of reference, so I've been allowing a little bit.

You may have one question, Elsie, and then I have to move on.

Mrs. Wayne: I just have one question.

Twelve farmers came to see me a week ago, and I was informed at that time that the maximum income for farmers, after they pay everything out, is around \$10,000 to \$16,000. Most of these guys who came to see me had two jobs. They work in forestry or something else to supplement that income. Is that the norm, Mr. Hicks, for our farmers?

Mr. Hicks: Yes. I'm afraid to say yes.

[Traduction]

assujetti au GATT. Le quota d'importation pour le Canada est de 225 000 tonnes. Au-delà de ce quota, des droits supplémentaires s'appliqueraient. Les 225 000 tonnes pourraient être accaparées par l'Ontario. Nous pourrions quand même importer des céréales, mais nous serions forcés de payer...

M. Hubbard: Des droits de dépassement du quota.

M. Hicks: Oui.

M. Hubbard: Il n'y a donc pas plus de problèmes pour le port de Saint John que pour les autres ports de la région atlantique.

M. Hicks: Non. Je m'excuse.

M. Hubbard: Vous devez savoir que le budget prévoit des sommes pour compenser certaines de ces pertes—de l'ordre de 60 millions de dollars à peu près. Votre groupe a-t-il l'intention d'y avoir recours...?

M. Hicks: Nous avons examiné cette possibilité. Nous en avons discuté longuement. Je ne sais pas si vous voulez que je vous donne tous les détails à ce moment-ci.

Le président: Peut-être au déjeuner.

M. Hubbard: Je pense que vous cherchez d'autres solutions. Vous devez savoir, dans votre situation, que pour ce qui est de l'importation de céréales dans la région atlantique, l'aide au transport des céréales fourragères a profité à la région de l'Atlantique d'une certaine façon, mais lui a nui d'une autre. Pour beaucoup de producteurs de céréales des provinces Atlantiques, la production des céréales a cessé d'être rentable à cause de la subvention accordée à l'importation.

Nous espérons que vous pourrez continuer d'importer une partie de vos céréales, mais c'est l'effet choc qui est le plus inquiétant. Vous dites qu'en un après-midi...

M. Hicks: Oui, c'est ce qui s'est passé. Nous avons besoin de 100 000 acres de cultures céréalières de plus, et nous n'allons certainement pas les obtenir d'ici à l'automne prochain. C'est impossible.

Le président: Merci, Charles. Comme vous discutiez d'un point pertinent, j'ai été un peu plus indulgent.

Je vous accorde une question, Elsie, après quoi je devrai passer au témoin suivant.

Mme Wayne: Je n'en ai qu'une.

Douze agriculteurs sont venus me visiter il y a une semaine. Ils m'ont dit que le revenu maximum pour les agriculteurs, une fois toutes les dépenses déduites, est de 10 000\$ à 16 000\$. La plupart d'entre eux ont deux emplois. Ils travaillent en forêt ou font autre chose pour augmenter leurs revenus. Est-ce typique, monsieur Hicks?

M. Hicks: Je crains que oui.

• 1135

Mrs. Wayne: That was just amazing to me, Mr. Chairman, because I never understood that. I think it's important that we around this table and perhaps our agriculture minister as well...we could dialogue with him. Like other people, I get

Mme Wayne: Cela ne cesse de me surprendre, monsieur le président, car je n'ai jamais rien compris à cela. Il est important que tous ceux qui se trouvent autour de la table puissent aussi dialoguer avec notre ministre de l'Agriculture. Tout comme

[Text]

the impression that out west—and I could be wrong—the farmers make all kinds of money, maybe hundreds of thousands, but our farmers here make maximum \$10,000 to \$16,000 and have to supplement their income after they pay out everything.

The Chairman: It's very true. You'll find it's very true in Ontario and the west. It's the same kind of—

Mrs. Wayne: Is that in Ontario as well?

The Chairman: Sure.

Gentlemen, thank you very much for your presentation. We appreciate the time you've taken to be here with us today.

Colleagues, we invite to the table the Miramichi Port Committee. We welcome Ann Creamer, the spokesperson for the Miramichi Port Committee.

Ms Creamer, would you introduce those with you today and begin your presentation?

Ms Ann Creamer (Member, Miramichi Port Committee): First I would like thank the committee for the opportunity to appear before you to make our presentation.

Members of our committee are John Esson, Daryl Black and Pat Deveaux. If we get into a question-asking session, I will call upon these people to possibly come up with the answers.

First, to the right of our presentation you will see a transportation infrastructure map. You can take it out and look at it, and it outlines the ports of Miramichi, Newcastle and Chatham. Also in the brief—

The Chairman: By the way, I love maps.

Ms Creamer: The blue streak is where all the fish are.

The other item in the same section is an information magazine from Harbours and Ports. On page 10 you will see a description of the Chatham port, with outlines of specifications. On page 20 you'll see information on the Newcastle port. These are the two ports of Miramichi that we are here today to present a brief on.

The ports of Miramichi are located 45 kilometres inland from the Gulf of St. Lawrence and offer an approach channel 110 metres wide and 7.6 metres deep when properly dredged, as well as a compulsory pilotage service. The Chatham location offers fresh water, supplies, minor repairs, fuel by truck, stevedoring and a port manager. Port berthage is 179 metres in length, providing 7,000 square metres of open storage and 3,900 square metres of unheated indoor space.

Newcastle facilities offer the same services as Chatham, with the addition of rail services providing 313 metres of berthage, 12,625 square metres of indoor storage, and 9,000 square metres of open storage.

The port of Miramichi has approximately \$30 million in infrastructure, consisting of sheds, wharves and lay-down area at the Newcastle and Chatham marine terminals, which were constructed in 1985. Since construction of the facilities, the port

[Translation]

d'autres, j'ai l'impression que dans l'Ouest—et j'ai peut-être tort—les agriculteurs font beaucoup d'argent, à raison de centaines de milliers de dollars, alors que nos agriculteurs d'ici gagnent à peine 10 000\$ à 16 000\$ et doivent se trouver d'autres sources de revenu, une fois qu'ils ont payé toutes leurs factures.

Le président: C'est très vrai. C'est très vrai en Ontario et dans l'Ouest. C'est le même genre de...

Mme Wayne: C'est le cas aussi en Ontario?

Le président: Bien sûr.

Messieurs, merci de votre exposé et d'avoir pris le temps de vous joindre à nous aujourd'hui.

Mesdames et messieurs, nous accueillons maintenant la Commission portuaire de la Miramichi. Bienvenue à Ann Creamer, qui en est la porte-parole.

Madame Creamer, voudriez-vous nous présenter ceux qui vous accompagnent, avant de faire votre exposé?

Mme Ann Creamer (membre, Commission portuaire de la Miramichi): D'abord, je remercie le comité de nous avoir invités à comparaître.

Les membres de notre commission qui m'accompagnent sont John Esson, Daryl Black et Pat Deveaux. Si vous avez des questions plus tard, je leur demanderai peut-être de m'aider à répondre.

D'abord, vous trouverez à la droite de notre pochette une carte de l'infrastructure portuaire. Vous pouvez l'examiner, car elle décrit les ports de Miramichi, de Newcastle et de Chatham. De plus, dans notre mémoire...

Le président: J'adore les cartes.

Mme Creamer: Le trait bleu vous montre où se trouve le poisson.

Toujours dans la pochette, vous trouverez une revue d'information de Havres et Ports. Page 10, vous y verrez une description du port de Chatham, avec toutes ses caractéristiques. Il en va de même pour le port de Newcastle, page 20. Ce sont là les deux ports de la Miramichi qui vous présentent conjointement leur mémoire.

Les ports de la Miramichi sont situés à l'intérieur des terres à 45 kilomètres du golfe du Saint-Laurent et offrent un canal d'approche de 110 mètres de largeur et de 7,6 mètres de profondeur, lorsqu'il est bien dragué, de même que des services de pilotage obligatoires. Le port de Chatham est situé en eau douce et permet de s'approvisionner, d'effectuer des réparations mineures, de trouver du carburant pour les camions, des services d'arimage et de gestion du port. Les postes à quai sont de 179 mètres de long et offrent 7 000 mètres carrés d'entreposage à ciel ouvert et 3 900 mètres carrés de hangars non chauffés.

Le port de Newcastle offre les mêmes services que celui de Chatham, auxquels s'ajoutent des services ferroviaires : il fournit 313 mètres de postes à quai, 12 625 mètres carrés d'entreposage en hangars et 9 000 mètres carrés d'entreposage à ciel ouvert.

Le port de Miramichi a une infrastructure d'environ 30 millions de dollars qui consiste en des hangars, des quais et des zones de dépôt aux terminaux maritimes de Newcastle et de Chatham, construits en 1985. Depuis la construction de ces

[Texte]

has been in the top four revenue-generating cargo throughput ports administered by Harbours and Ports in the entire country. From 1988 through 1991, the port generated revenues in excess of \$700,000 annually and over 200,000 metric tonnes of product throughput per year.

The port of Miramichi has flourished for over 100 years, and our history books detail the accomplishments of the Cunard ship lines and boasts of over 100 ships tied up along the river banks at one time.

In the winter of 1964-65 ice-breaking services were provided, and for the first time a year-round port was in operation, providing an export service that is essential to the growth of the province and this region.

The port improvements and dredging of the river in 1987 were identified as necessities to the major users to properly utilize the economic potential of the area. These improvements were considered the federal government's mandate to create an environment for the private sector to take the risks required to create employment opportunities.

The economic benefit of port activities to the region is evident in the fact that a single stevedoring company generated a \$5.2 million payroll and \$2.5 million revenue to suppliers between 1984 and 1993. In addition, 100 longshoremen were meaningfully employed.

In recent years, from 1992 to present, revenue and cargo throughput have declined due to poor economic factors and the low demand for Canadian paper products on the international market. However, with these adverse factors behind us, the future is very positive and the port of Miramichi will once again be very viable.

Negotiations with past and new clients are ongoing and appear very positive for the utilization of the port. Local interest groups representing shippers, longshoremen, stevedores and the business community have recently come together to establish the Miramichi Port Committee, whose mandate is to actively pursue new business, and provide means of promoting and marketing the port.

Ultramar Canada has established that any change to the port of Miramichi would be disastrous to its operation on the Miramichi. Ultramar has an agreement with all oil companies in the area, except Irving, to provide storage facilities, and it is the largest shipping user on the river, with an average of 25 ships annually. To be forced to truck oil from the port of Belledune will increase the cost of home heating fuel to every citizen in the Miramichi area. Ultramar has also spent \$2 million in capital environmental costs recently.

This committee is of the opinion commercialization is the most viable course of action to take concerning the port of Miramichi. Harbours and Ports has been very effective in the management of the port; however, it is severely constrained by the fact it cannot operate on a commercial basis.

[Traduction]

installations, le port de Miramichi fait partie des quatre grands ports canadiens administrés par Havres et Ports qui produisent le plus de revenus en transbordement de marchandises. De 1988 à 1991, les revenus du port ont dépassé les 700 000\$ par an, et le mouvement des marchandises a dépassé les 200 000 tonnes métriques par an.

• 1140

Le port de Miramichi est florissant depuis plus de 100 ans; nos livres d'histoire décrivent en détail les réalisations des navires de ligne de la Cunard et racontent qu'à une époque on pouvait voir plus de 100 navires amarrés le long des rives de la rivière.

À l'hiver 1964-1965, grâce à de nouveaux services de déglacage, on trouvait pour la première fois un port exploité à l'année fournissant des services d'exportation essentiels à la croissance de la province et de la région.

En 1987, on jugeait nécessaire d'améliorer les installations du port et de draguer la rivière, afin que les grands clients du port puissent avoir recours pleinement au potentiel économique de la région. Il a été considéré que ces améliorations faisaient partie du mandat du gouvernement fédéral en vertu duquel il devait créer l'environnement souhaitable pour que le secteur privé assume les risques nécessaires à la création de débouchés.

Les avantages économiques que retire notre région des activités portuaires sautent aux yeux : entre 1984 et 1993, une compagnie d'arrimage a payé à elle seule 5,2 millions de dollars en salaires et a permis à des fournisseurs d'aller chercher 2,5 millions de dollars de revenu. En outre, ces activités ont permis l'emploi de 100 débardeurs.

Plus récemment, de 1992 à aujourd'hui, nous avons connu une baisse des revenus et du mouvement des marchandises à cause d'une mauvaise conjoncture économique et d'une faible demande de papier canadien sur le marché international. Toutefois, cette mauvaise conjoncture étant du passé, l'avenir nous paraît plus brillant, et le port de Miramichi sera à nouveau des plus rentables.

Les négociations en vue de l'utilisation du port se poursuivent avec des anciens et des nouveaux clients, et semblent être prometteuses. Des groupes d'intérêts locaux représentant les armateurs, les débardeurs et les arrimeurs, de même que les gens d'affaires, ont récemment formé la Commission portuaire de Miramichi, dont le mandat est d'être activement à la recherche de nouvelles affaires et de fournir des moyens de promouvoir et de commercialiser le port.

Ultramar Canada a fait valoir que tout changement apporté au port de Miramichi sera désastreux à son exploitation le long de la rivière Miramichi. Ultramar s'est entendue avec toutes les compagnies pétrolières de la région, à l'exception d'Irving, pour leur fournir les installations d'entreposage, et cette compagnie est celle qui utilise le plus de navires sur la rivière, avec une moyenne de 25 par année. Elle affirme que si elle était obligée d'envoyer le pétrole par camions à partir du port de Belledune, cela ferait grimper le coût du mazout domestique pour tous les citoyens de la région de Miramichi. Ultramar a également dépensé 2 millions de dollars récemment en immobilisations pour protéger l'environnement.

La commission plus haut mentionnée est d'avis que la commercialisation du port de Miramichi est la solution la plus rentable. Havres et Ports a jusqu'à maintenant bien géré le port; toutefois, la direction générale a les mains liées parce qu'elle ne peut l'exploiter sur une base commerciale.

[Text]

Tariffs and regulations must be revised to better reflect the needs of the clients, bring revenues in line to cover operations, and make operation and maintenance costs and long-term capital costs.

Grants in lieu of taxes paid to the former towns of Chatham and Newcastle, where port facilities are located, exceed \$200,000 per year. Services such as snow removal, spring clean-up, fire protection, policing, etc., can be provided to the port by the municipalities.

As the new city of Miramichi is created and the port of Miramichi becomes a viable part of its infrastructure, the city should be willing to contribute to a successful year-round operation of the port, to maintain employment levels and an equity base in the community.

A local advisory committee, working in conjunction with Harbours and Ports, would deliver a cost-effective port and oversee long-range goals. A Harbours and Ports manager would maintain control of the day-to-day operations. In essence, a small effective group would deliver a service the client requires, pay its own way and create partnerships with its clients and communities. Capital costs would be handled on an as-needed basis, not on speculation. As the port is a newly constructed facility, the need for capital expenditure in the immediate future is not foreseen.

Due to its geographical location, the port of Miramichi requires ice-breaking services during winter months, as well as marine aids to navigation, pilotage services, and the dredging of the Miramichi River. These services must be provided on an ongoing basis by the federal government, at no cost to the port or port users.

This committee is prepared to assist in ensuring dredging is carried out to meet environmental regulations, and would suggest that an area of waterfront in the former town of Chatham be developed for much-needed public park facilities or parking lot improvements by making land, utilizing dredged materials.

Operating and maintenance costs relating to port facilities presently administered by Harbours and Ports must be provided on an agreed basis to determine required levels of service, associated costs and a method of payment of the costs. Costs of these services should be distributed and shared among all present ports in the Harbours and Ports sector.

This committee has projected that the port of Miramichi can be a viable operation based on one major client providing 10,000 tonnes of product throughput per month. Such agreements are presently being negotiated and should generate \$500,000 of revenue. This amount reflects past revenues and expenditures generated as follows: 1988-89, \$790,000 of revenues, \$407,000 of expenditures, leaving a profit of \$383,000; 1989-90, \$713,000 of revenues, \$416,000 of expenditures, leaving a profit of \$252,000; 1990-91, \$771,000 of revenues, \$385,000 of expenditures, leaving a profit of \$386,000.

[Translation]

Il faut réviser les tarifs et les règlements pour qu'ils traduisent mieux les besoins des clients, pour que les revenus correspondent mieux aux coûts d'exploitation et d'entretien et aux coûts d'immobilisations à long terme.

Les subventions tenant lieu de taxes versées aux anciennes municipalités de Chatham et de Newcastle, là où sont situées les installations portuaires, dépassent les 200 000\$ par année. Les services tels que le déneigement, le nettoyage du printemps, la lutte contre les incendies, les corps policiers, etc., peuvent être fournis aux ports par les municipalités.

Grâce à la création de la nouvelle ville de Miramichi et à la rentabilisation du port de Miramichi, qui fait partie de son infrastructure, la ville devrait être disposée à contribuer à l'exploitation fructueuse du port, et ce, à l'année, pour maintenir les emplois et l'avoir-propre dans la localité.

Un comité consultatif local, de concert avec Havres et Ports, pourrait rentabiliser le port et proposer des objectifs à long terme, tandis que Havres et Ports, par le truchement de son directeur, pourrait contrôler les opérations quotidiennes. Autrement dit, un petit groupe efficace pourrait donner au client le service dont il a besoin, faire ses frais et former des partenariats avec clients et collectivités. Les immobilisations seraient examinées au besoin, et ne feraient pas l'objet de spéculations. Puisque le port est nouvellement construit, on ne prévoit pas de toute façon avoir besoin avant quelque temps de faire des dépenses d'immobilisations.

Étant donné sa situation géographique, le port de Miramichi a besoin de services de déglacage pendant les mois d'hiver, de même que d'aides à la navigation, de services de pilotage et de services de dragage pour la rivière Miramichi. C'est le gouvernement fédéral qui devrait fournir de façon permanente ces services, sans qu'il en coûte quoi que ce soit au port ou à ses utilisateurs.

La commission est prête à aider en faisant en sorte que le dragage respecte les règlements en matière d'environnement; elle suggère également que l'on aménage une partie de la rive dans l'ancienne ville de Chatham, soit pour y installer un parc dont aurait grandement besoin la population, soit pour y installer un stationnement sur un terrain aménagé à partir de matières draguées.

● 1145

Les coûts d'exploitation et d'entretien des installations portuaires administrées actuellement par Havres et Ports doivent faire l'objet d'un accord qui détermine les niveaux de services requis, les coûts afférents et leur méthode de paiement. Le coût de ces services devrait être réparti et partagé par tous les ports appartenant au secteur géré par Havres et Ports.

La commission a établi que le port de Miramichi pouvait être rentable s'il n'avait qu'un seul grand client lui fournissant 10 000 tonnes de produits par mois. Des accords en ce sens font actuellement l'objet de négociations et pourraient permettre d'aller chercher 500 000\$ de revenus. Ce montant a été calculé en fonction des revenus et dépenses des années passées: en 1988-1989, les revenus se chiffraient à 790 000\$ et les dépenses à 407 000\$, pour des bénéfices de 383 000\$; en 1989-1990, les revenus étaient de 713 000\$ et les dépenses de 416 000\$, pour des bénéfices de 252 000\$; en 1990-1991, les recettes atteignaient 771 000\$ et les dépenses 385 000\$, pour des bénéfices de 386 000\$.

[Texte]

It is anticipated that revenues in the order of \$500,000 would be the average and expenditures would be in the area of \$400,000. An anticipated tariff increase of 25% can be offset by cost-saving measures, such as snow removal, as partnerships are formed, as mentioned previously.

In summary, it is the opinion of this committee the port of Miramichi should be commercialized, as previously addressed, and that privatization is not an option. The port does not have the required tonnage to be self-sufficient, however, with the establishment of a local ports advisory group and an effective system in which cost sharing would be borne by other ports administered by Harbours and Ports, a viable port of Miramichi is foreseen.

A port merger with the Department of Fisheries and Oceans is not an acceptable option. Port activity is of a commercial nature and is not geared to accommodate the demands of the fishing industry. The burden of upkeep, repair and maintenance of existing small-craft ports administered by the Department of Fisheries and Oceans would be too costly and would deplete revenues generated by the ports.

The Department of Fisheries and Oceans is not a revenue-generating department and we do not feel that they could ever be cost-effective. This committee feels that port activities can be successful only if federal subsidies are taken from all modes of transportation, such as CNCP Commercial, Canada Ports Corporation, and trucking subsidies.

We are prepared to take on the challenge of operating the port commercially as a joint venture, however, it would be only on a level playing field with no subsidies to any transportation mode.

In conclusion, if commercialization is to become a reality, the port would operate on a diminishing federal government expenditure. The port would operate on its own revenues to meet their operating and maintenance costs, thus making the port a profitable venture while being part of the Harbours and Ports small commercial ports structure.

There are two appendices in the brief. One is from Repap New Brunswick Inc. It is one of the largest employers on the Miramichi. It has one groundwood mill, one kraft mill, two paper mills and two lumber mills. The other is from Ultramar Canada Inc.

I don't think I'll read that; the committee can read it later.

The Chairman: Thank you very much, Ms Creamer. Obviously you and your committee have taken some time to put this report together. We appreciate the work that went into it and the presentation and submission you've given us today.

It would only be appropriate now to begin our round of questioning with the member for Miramichi, Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard: First, I haven't seen this before. I'd like to compliment you on your report and recommendations. Your major concern in terms of the port is not really the operations, but there would be significant costs in terms of a user-pay

[Traduction]

On s'attend à ce que les revenus atteignent les 500 000\$ en moyenne et les recettes 400 000\$. L'augmentation prévue de 25 p. 100 des tarifs peut être compensée par des mesures d'économie telles que celles que j'ai mentionnées plus tôt, comme un partenariat en vue du déneigement.

En bref, notre commission est d'avis que le port de Miramichi devrait être commercialisé, comme nous l'avons déjà dit, et que la privatisation n'est pas une option. Le port de Miramichi n'a pas le volume de transbordements nécessaire pour être autosuffisant, mais en établissant un groupe consultatif portuaire local et un système efficace de partage des coûts assumés par les autres ports administrés par Havres et Ports, on entrevoit tout de même que le port pourrait être rentable.

Nous n'acceptons pas la possibilité d'une fusion avec le ministère des Pêches et des Océans. L'activité portuaire est de nature commerciale et ne peut tenir compte des exigences de l'industrie de la pêche. Le fardeau financier de l'entretien et des réparations des ports pour petites embarcations administré par le ministère des Pêches et des Océans serait beaucoup trop élevé et irait gruger les revenus portuaires.

Le ministère des Pêches et des Océans n'est pas producteur de recettes et ne pourra jamais être rentable, à notre avis. Notre commission estime que les activités portuaires ne peuvent être fructueuses que si le gouvernement fédéral retire ses subventions à tous les modes de transport, tels que le secteur commercial du CNCP, la Société canadienne des ports et le secteur du camionnage.

Nous sommes prêts à relever le défi d'exploiter notre port commercialement dans le cadre d'une entreprise commune, mais nous ne pourrions le faire que si les règles du jeu sont équitables et que s'il n'y a plus de subventions aux différents modes de transport.

Pour conclure, si la commercialisation doit se faire, le port représenterait pour le gouvernement fédéral une dépense décroissante. Le port pourrait puiser à même ses revenus pour payer ses coûts d'exploitation et d'entretien, devenant ainsi rentable tout en faisant partie des petits ports commerciaux relevant de Havres et Ports.

Notre mémoire comporte deux annexes: l'un de la société Repap New Brunswick Inc., qui est l'un des plus grands employeurs le long de la Miramichi. En effet, elle exploite une usine de pâte mécanique, une fabrique de papier kraft, deux fabriques de papier et deux usines de bois de sciage. L'autre annexe est un document d'Ultramar Canada Inc.

Je ne les lirai pas, car vous pourrez le faire vous-mêmes plus tard.

Le président: Merci beaucoup, madame Creamer. Vous et votre commission avez visiblement passé beaucoup de temps à préparer votre rapport. Nous vous remercions de tous les efforts déployés et de votre exposé d'aujourd'hui.

Il convient que la première question soit posée par le député de Miramichi, M. Hubbard.

M. Hubbard: Tout d'abord, c'est la première fois que je vois tous ces documents, et j'aimerais vous féliciter de votre rapport et de ces recommandations. Ce qui vous inquiète le plus au sujet du port, ce ne sont pas vraiment les opérations.

[Text]

system with ice-breaking and dredging, which has to be done probably once every eight to ten years. It is my understanding that they did a considerable amount of dredging last summer, and you're anticipating it will be completed in the spring.

[Translation]

portuaires, mais plutôt le fait que si l'on imposait des frais d'utilisation, les coûts de déglacage et de dragage seraient énormes pour vous, puisque le dragage doit se faire au moins une fois tous les huit à dix ans. Je crois savoir que l'on a fait beaucoup de dragage l'été dernier, et que vous vous attendez à ce que ce soit terminé au printemps.

• 1150

Ms Creamer: They are dredging, but the main dredging is due to be looked at again. I believe it was done in 1987, the spot we're talking about. The pilotages are telling us now that in the next year or two we're going to have to do some major dredging operations.

Mr. Hubbard: Basically the draft of that river compares favourably with the port of Montreal, for example, in terms of 20—

Ms Creamer: I believe it's 26 feet.

Mr. John Esson (Member, Miramichi Port Committee): It's 25 feet there now. The problem we have is that the dredging now is more or less a maintenance dredging project. The channel is there, but the sides are starting to silt in a bit and that's what we're concerned with right now. There's 25 feet, but in some places siltation is moving in on the sides.

Mr. Hubbard: We have heard evidence this morning that there had been concerns with the lumber industry in terms of the ports' not getting what Saint John felt was their fair share of the lumber industry over the last. . . How does lumber relate to the port of Miramichi, say in the last three or four years?

Ms Creamer: We believe the market for lumber has changed significantly in the last three to four years. A lot of our lumber is going to the North American market, to the States per se.

With the European market, I think one major problem we have in Atlantic Canada is the kiln-dried effect of lumber. Most of the European markets now want a kiln-dried product. The investment that lumber mills have to put in to produce kiln-dried lumber is significant and we just haven't gone into that product.

Mr. Hubbard: Has the region made any attempt to get kiln-dried processes? Maybe Mr. Black could answer that.

Mr. Daryl Black (Member, Miramichi Port Committee): A couple of the lumber mills on the river have recently established kiln operations. They think the European market is going to pick up within the next year.

Mr. Hubbard: Repap, which is the major employer in the region, relies upon the river on a monthly basis for its—

Ms Creamer: For its clay, certainly. They bring clay in from Georgia, I believe. Every month there's a shipment in. They're expecting that to increase, as the letter outlines, because they're going to be bringing in more clay possibly from Europe.

Mr. Hubbard: I believe the fine paper from there that's being exported now is going through either the port of Saint John or the port of Halifax. Is that correct?

Ms Creamer: In containers too, I believe.

Mme Creamer: On fait du dragage, mais on doit réexaminer la question des grandes opérations de dragage. La portion dont on parle a été draguée en 1987, je crois. Les services de pilotage nous disent que d'ici un an ou deux il faudra exécuter de grandes opérations de dragage.

M. Hubbard: La profondeur de la rivière se compare avantageusement à celle du port de Montréal, à peu près une vingtaine. . .

Mme Creamer: C'est 26 pieds, je crois.

M. John Esson (membre, Commission portuaire de la Miramichi): C'est 25 pied actuellement. Le problème actuellement, c'est que le dragage n'est qu'une opération d'entretien. Il y a bien un canal, mais les côtés sont en train de s'envaser, et c'est ce qui nous préoccupe. Il y a 25 pieds de profondeur, mais en certains endroits la vase gagne les côtés.

M. Hubbard: Ce matin, des témoins se sont dits inquiets pour l'industrie du bois de sciage. Il semble que le port de Saint John ne reçoit plus sa juste part. . . Quelle est la place de l'industrie du bois de sciage pour le port de Miramichi depuis les deux, trois ou quatre dernières années?

Mme Creamer: Le marché du bois de sciage a beaucoup changé au cours des trois ou quatre dernières années. Une grande partie de la production va vers le marché nord-américain, vers les États-Unis.

Pour ce qui est du marché européen, le gros problème dans la région atlantique du pays, c'est le bois séché au four. Aujourd'hui, c'est ce que veulent la plupart des marchés européens. Les usines de bois de sciage ont fait de gros investissements pour sécher le bois, mais c'est un nouveau produit.

M. Hubbard: Y en a-t-il d'autres dans la région qui ont essayé de s'équiper de fours de séchage? M. Black pourrait peut-être répondre à cette question.

M. Daryl Black (membre, Commission portuaire de la Miramichi): Deux scieries en bordure de la rivière viennent de s'équiper d'un séchoir. Elles pensent que le marché européen va se raffermir dans le courant de l'année.

M. Hubbard: Repap, le principal employeur de la région, se sert de la rivière tous les mois pour. . .

Mme Creamer: Pour la barbotine, en tout cas. On l'a fait venir de Géorgie. Il y a un arrivage tous les mois. On s'attend à ce que cela augmente, comme on le dit dans la lettre, parce qu'on compte faire venir plus de barbotine, peut-être d'Europe.

M. Hubbard: Le papier fin produit là et qui est exporté passe soit par le port de Saint John, soit par celui d'Halifax, n'est-ce pas?

Mme Creamer: En conteneurs aussi, je crois.

[Texte]

The Chairman: Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I don't know if you've heard, but I have been fairly outspoken on the concept of port subsidization, particularly as it pertains to ice-breaking services in general and specifically to Montreal, but not limited to Montreal, as opposed to the open-water ports in Halifax and Saint John. We've heard very strong representation from them, particularly yesterday in Halifax. I agree that it's very hard to justify, for example in the case of Halifax, that they have to send their stuff overland with no subsidy at all while the port of Montreal, for example, gets to have free ice-breaking service, which allows the ships to go further and bypass Halifax.

In view of that, I would be very hard pressed with regard to your comments on page 4 to agree that any port should have free ice-breaking service unless there is no alternative to the entire region, Newfoundland being an example of that.

Likewise with your dredging, you only require it once every eight years. But if we have to go along with the concept that there should be free dredging service, what about the places that require it on an annual or even more frequent basis? We're going to have to pay for them as well. Where does the limit come? Where do we say we simply can't pay for this, that because there's an alternative, you are going to have to stand on your own? Or perhaps we should be looking at that total alternative.

Ms Creamer: I can tell you that if the ports of Miramichi have to pay for all the dredging and all the ice-breaking as a user-pay or whatever, the ports won't survive. They just can't afford it.

You have to look at the product base we have on the Miramichi. With the mills, the lumber operation, the waferboard coming on line, and the plywood mill that came on line last year, we have a lot of products on the Miramichi. Now, you can look at transporting them to Saint John with no subsidy, so there is an additional cost. How does that affect our competitiveness with a producer in an area closer to an open water situation where there is no dredging?

You made the comment that they transferred over land. The federal government and the provincial government build the roads, and every time you go on the road, you don't have to pay to use it. It's paid for through taxes paid by everybody and through fuel taxes. Ports have fuel tax on their forklifts, trucks, and so forth. So I think that instead of isolating the harbour as something that is not that way, you have to say a harbour is like a road, and the federal or provincial government or whoever looks after it then.

I'm not going to argue that it's going to cost money to dredge and for ice-breaking, but at the same time we feel that with the product base...

Mr. Gouk: The thing is that we've heard of some alternatives. I'm not saying we should go from them being totally subsidized to not paying for anything, but we have to find some kind of cost recovery. One of the things that was

[Traduction]

Le président: Monsieur Gouk.

M. Gouk: Je ne sais pas si vous le savez, mais j'ai pas mal parlé du subventionnement des ports, surtout en ce qui concerne les services de déglacage en général, et du port de Montréal en particulier, mais pas uniquement Montréal, par opposition aux ports en eaux libres d'Halifax et de Saint John. Ils se sont fait entendre très vigoureusement ici, en particulier hier à Halifax. Je reconnais qu'il est très difficile de justifier, par exemple dans le cas d'Halifax, qu'ils doivent transporter leurs produits par voie terrestre sans la moindre subvention tandis que le port de Montréal, par exemple, bénéficie de services de déglacage gratuits qui lui permettent de recevoir des navires qui ne s'arrêtent pas à Halifax.

Cela étant, j'ai bien du mal à penser, comme vous le dites à la page 4, que les ports devraient bénéficier de la gratuité des services de déglacage à moins qu'il n'y ait pas d'autres options pour l'ensemble de la région, Terre-Neuve en étant un exemple.

Même chose pour le dragage; vous n'en avez besoin qu'une fois tous les huit ans. Mais si nous acceptons l'idée de la gratuité du dragage, que fait-on des endroits qui en ont besoin tous les ans, ou même plus souvent? Il faudra en acquitter le coût également. Où s'arrête-t-on? À partir de quand disons-nous que nous n'avons plus les moyens et que, parce qu'il y a une autre option, il faudra vous débrouiller tout seuls? Peut-être devrions-nous envisager quelque chose de tout à fait différent.

Mme Creamer: Je peux vous dire que si le port de Miramichi doit payer pour tout le dragage et toutes les opérations de déglacage, quelle que soit la forme, les ports ne vont pas survivre. Ils n'ont pas les moyens.

Il suffit de voir quels sont nos produits sur la Miramichi. Avec les usines de sciage, le bois de sciage, les panneaux de grandes particules qui s'en viennent et l'usine de contreplaqué qui est entrée en service l'année dernière, il y a beaucoup de produits sur la Miramichi. Évidemment, on peut envisager de transporter ces produits à Saint John sans la moindre subvention, ce qui vient ajouter au coût. Quel effet cela a-t-il sur notre compétitivité par rapport à un producteur situé dans une région plus proche d'un port en eaux libres où il n'y a pas de dragage?

• 1155

Vous avez dit qu'ils assureraient nos transports par voie terrestre. Ce sont les gouvernements fédéral et provincial qui construisent les routes, mais il n'est pas nécessaire de payer chaque fois qu'on les emprunte. Elles sont financées par les impôts et la taxe sur le carburant. Les ports acquittent la taxe sur le carburant pour les chariots élévateurs, les camions, etc. Au lieu de faire du port un cas d'espèce il faut le mettre sur le même pied qu'une route. C'est aux gouvernements fédéral et provincial de s'en occuper.

Je reconnais bien que cela coûte de l'argent d'assurer le dragage et le déglacage, mais en contrepartie nous pensons que, vu les produits...

M. Gouk: Sauf qu'on nous a présenté des solutions de rechange. Je ne dis pas de passer d'un extrême à l'autre, du subventionnement total à rien du tout, mais il faut trouver une façon de rembourser nos coûts. Vu le genre de navires qui se

[Text]

suggested had to do with the types of ships that are utilizing these ports, whether we are subsidizing the type of ship that shouldn't be in there in the first place in a winter operation, as opposed to an ice-classed vessel.

Right now, even with subsidization going on, some of the ports provide ice-breaking themselves within the harbour area. They still need some assistance on the approach, but they keep the harbour itself free.

Would you at this point be prepared to say you're prepared to take steps to reduce the cost of the service you require and perhaps take up some of the costs but look for possibly some assistance if you're not successful in removing the cost entirely?

Mr. Pat Deveaux (Member, Miramichi Port Committee): Ultramar Canada, which is a user of the waterways of the port of Miramichi as opposed to a port user, discharges petroleum products at its own private wharf. The port of Miramichi does not generate any revenues, nor does Ultramar create any employment for the longshoremen. However, Ultramar vessels that come in to discharge petroleum products have ice-breaking service escorts. They also have free access to marine aids and navigation.

What we're proposing with this commercialization of the port is that somewhere down the road somebody is going to have to pay for the dredging and the ice-breaking. We're not putting it on the line that we're going to go to Ultramar and say these waterways are maintained at federal government cost; however, we may impose a royalty on your petroleum products, whether it be in cubic metres or metric tonnes, to help pay for the freebies you are getting now. When we propose a commercialization base, it's not that we want to take care of the land base, and we want the federal government to take care of the waterways.

However, we're going to do our part and say to Ultramar: You're getting these particular navigation aids, dredging, or ice-breaking service free of charge; now, we might impose some sort of royalty on your product to help us pay in the long term after the subsidies are gone—perhaps a user pay—and we're looking at that down the road. So we've done our homework and say how are we going to handle ice-breaking if it's dumped on us at the port of Miramichi.

Mr. Gouk: So while you don't particularly want to pay for it, you have taken steps to address the fact you may have to—

Mr. Deveaux: That's right. It's a contingency plan. We don't like it.

We will go back to lumber, and I'd like to address the issue of lumber. We have a lumber mill that's across the street from the port of Miramichi, 500 yards. He takes his product to Gros Cacouna and ships it out of Gros Cacouna. The reason for that is that there are rail subsidies and trucking subsidies. Do away with those and he'll carry his lumber by forklift from his premises to our premises. No problem, we'd have that business back.

[Translation]

servent de ces ports, on se demande si l'on n'est pas en train de subventionner des navires qui ne devraient pas venir en hiver, par opposition à des navires de cote glace.

À l'heure actuelle, même avec les subventions, certains navires assurent le déglacage eux-mêmes dans la région du port. Ils ont quand même besoin d'un peu d'aide, mais ils arrivent à garder le port libre de glace.

Seriez-vous prêts à prendre des mesures pour réduire le coût du service dont vous avez besoin et peut-être assumer une partie des coûts tout en recherchant une forme certaine d'aide si vous n'arrivez pas à faire disparaître la totalité des coûts?

M. Pat Deveaux (membre, Commission portuaire de la Miramichi): Ultramar Canada, qui est un utilisateur des voies navigables du port de Miramichi, par opposition à un utilisateur du port, débarque des produits pétroliers à son quai privé. Le port de Miramichi n'a aucune recette, et Ultramar ne crée aucun emploi pour les dockers. Toutefois, les navires d'Ultramar qui viennent débarquer leurs produits sont escortés par des brise-glace. Ils ont aussi accès gratuitement aux aides maritimes et aux aides à la navigation.

Dans le cadre de la commercialisation proposée du port, nous disons que plus tard quelqu'un devra payer pour le dragage et le déglacage. Nous ne disons pas que nous allons dire à Ultramar que ces voies navigables devront être entretenues au prix que cela coûte au gouvernement fédéral; toutefois, il se pourrait que nous imposions des redevances sur les produits pétroliers, calculés en mètres cubes ou en tonnes métriques. Cela permettrait de rembourser ce que vous obtenez gratuitement aujourd'hui. Quand nous parlons de commercialisation, cela ne signifie pas que nous voulons nous charger des opérations terrestres et que nous voulons que le gouvernement fédéral s'occupe des voies navigables.

Nous allons toutefois faire notre part et dire à Ultramar: «Tous ces services, comme les aides à la navigation, le dragage et le déglacage, vous les obtenez gratuitement, et il est possible que nous imposions sur vos produits une redevance qui nous permette de les payer après la disparition des subventions, peut-être selon le principe de l'utilisateur-payeur. C'est quelque chose que nous envisageons pour l'avenir.» Nous nous sommes donc préparés, et c'est ainsi que nous allons aborder la question du déglacage si la responsabilité nous en est remise au port de Miramichi.

M. Gouk: Donc, même si vous ne tenez pas absolument à payer pour le service, vous avez pris des mesures pour faire face au fait que...

M. Deveaux: Oui. C'est un plan d'urgence. Cela ne nous plaît pas.

Nous allons revenir au bois de sciage, et j'aimerais en reparler. En face du port de Miramichi, à 500 verges, il y a une usine de bois de sciage. Le propriétaire envoie ses produits à Gros Cacouna, et c'est là que l'embarquement se fait. Pourquoi? Parce que le chemin de fer et le camionnage sont subventionnés. Supprimez ces subventions, et il mettra son bois de sciage sur chariot élévateur et le transportera de chez lui à chez nous. Le tour est joué, nous avons récupéré sa clientèle.

[Texte]

Mr. Gouk: Okay. Thank you.

The Chairman: What did you pay for dredging last time?

Ms Creamer: I think we forget.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: What did we pay for dredging for you last time?

Ms Creamer: I believe it was \$13 million.

Mr. Esson: That would take it down from 21 feet to 25 feet. That's a major dredging.

The Chairman: That happens only every eight years.

Ms Creamer: I think we're down to 23 feet there now.

Mr. Esson: There is required maintenance dredging now, which would probably be only about a quarter of that, if that. But we haven't got the figures on that at the moment.

• 1200

The Chairman: Elsie, and then we'll break for lunch.

Mrs. Wayne: You may have covered this in the beginning of your presentation, I'm not sure. I see ports, regardless of where they're at, whether it be Saint John, Miramichi, or Dalhousie, as playing a major role in the economy of the area. Did you cover the spin-off effects of your port on the Miramichi, Newcastle, Chatham area and what it really means? How many people are employed at your port?

Ms Creamer: There are 100 stevedores employed at the port.

The spin-off from the port is significant. It's an historical spin-off. It has been there forever. My grandfather worked at the port in the 1930s loading warships. Having 100 ships tie up at the port in one day was not unforeseen way back then. We would like to see something similar in 20 more years. There is a tremendous spin-off, there is no doubt about it.

Mrs. Wayne: So there are 100—

Ms Creamer: There are 100 longshoremen.

Mrs. Wayne: Has the port of Miramichi been able to increase their traffic and break even, and have they been turning it around?

Ms Creamer: No.

Mrs. Wayne: I understood it was rather quiet there for a while.

Ms Creamer: With the change in the economy and the lumber and North America paper not going to Europe and the decline in the paper industry... I have additional figures here. For 1991-92 the port generated a \$38,000 profit; 1992-93, a \$40,000 loss; 1993-94, a \$144,000 loss, leaving a six-year profit of \$878,000, averaging \$146,000 a year. So we haven't turned it around. However, it has not necessarily been the people who are working there. It has just been the global economy that everybody likes to talk about.

[Traduction]

M. Gouk: Entendu. Merci.

Le président: Combien avez-vous payé pour le dragage la dernière fois?

Mme Creamer: J'ai oublié, je crois.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Combien avons-nous payé pour le dragage que nous avons fait pour vous la dernière fois?

Mme Creamer: C'était 13 millions de dollars, je crois.

M. Esson: Cela ferait passer la profondeur de 21 à 25 pieds. C'est une grosse opération.

Le président: Cela ne se fait que tous les huit ans.

Mme Creamer: Je pense que la profondeur est de 23 pieds actuellement.

M. Esson: Il faut déjà assurer du dragage d'entretien à l'heure actuelle, pour environ à peu près le quart de cela, et encore. Mais nous n'avons pas les chiffres là-dessus à l'heure actuelle.

Le président: Elsie, et puis on fera la pause pour le déjeuner.

Mme Wayne: Vous avez peut-être abordé cette question au début de votre exposé; je n'en suis pas sûre. Pour moi, les ports, où qu'ils soient, à Saint John, à Miramichi ou à Dalhousie, jouent un rôle important dans l'économie de la région. Avez-vous parlé des effets secondaires du port sur la région de Miramichi, Newcastle, Chatham? Combien de gens travaillent au port?

Mme Creamer: Cent dockers travaillent au port.

Les effets secondaires sont importants. Cela l'a été de tout temps. Dans les années 1930, mon grand-père y travaillait au chargement des bateaux de guerre. À l'époque, il n'était pas rare de voir 100 navires amarrés au port. Nous aimerions que ce soit la même chose dans une vingtaine d'années. Il y a des effets secondaires très importants, cela ne fait pas de doute.

Mme Wayne: Il y a 100...

Mme Creamer: Il y a 100 dockers.

Mme Wayne: Le port de Miramichi a-t-il réussi à augmenter le trafic et à rentrer dans ses frais. A-t-on renversé la situation?

Mme Creamer: Non.

Mme Wayne: J'ai cru comprendre que les choses étaient assez tranquilles.

Mme Creamer: L'économie étant devenue ce qu'elle est, et le bois ainsi que le papier d'Amérique du Nord ne partant plus pour l'Europe, et vu le déclin de l'industrie papetière... J'ai ici d'autres chiffres. En 1991-1992, le port a réalisé un bénéfice de 38 000\$; en 1992-1993, il a subi une perte de 40 000\$; en 1993-1994, une perte de 144 000\$, ce qui donne un bénéfice sur six ans de 878 000\$; donc une moyenne de 146 000\$ par année. La tendance n'a donc pas été renversée. Cela ne tient pas nécessairement aux gens qui travaillent là. C'est à cause de l'économie mondiale, dont tout le monde parle.

[Text]

[Translation]

Mr. Deveau: May I also add that we're forgetting the fact that for major shippers such as Repap and lumber shippers on the Miramichi or wherever you have them in the province, the mandate is to provide a service to the client. If you close down the airport in Miramichi, it's an inconvenience for a passenger to pick up his baggage and go down to Moncton. It's an inconvenience. If you shut down the port of Miramichi, it's more than an inconvenience for a ship to have to go to another port as opposed to picking up 10,000 tonnes of commodity in the port of Miramichi.

So what you have to bear in mind when you're talking about commercialization is that the service to the clients is very important. What effect does it have on the clients? What effect does it have on his transportation costs to keep that mill or whatever, the private sector, viable to create the employment, whether it be in the longshoremen industry or mill employees?

The Chairman: But of course that all has to be balanced with money that is available, whether the public purse can help subsidize your port to get that product to your particular port.

Some would argue, Ms Creamer, that the natural extension of that would be to ask, is there any product the Miramichi handles today that couldn't be handled by the port of Saint John?

Mr. Deveau: Yes, clay slurry. It is an important part of the processing of coated paper, which comes from Port Royal, South Carolina. Without that clay slurry, they couldn't produce this nice, high-gloss publication that you have from Harbours and Ports.

The Chairman: Which is not environmentally friendly.

Mr. Deveau: Yes, it is environmentally friendly. Anyway, we won't get into that debate.

Can you imagine the port of Saint John building new tanks, which we already have in the port of Miramichi, to accommodate the clay slurry? We bring in one ship a month right now from Georgia and anticipate there will be a second vessel onstream bringing the product in from the U.K. Can you imagine bringing that product up to the Miramichi from the port of Saint John and the additional cost?

The Chairman: Ms Creamer, gentlemen, thank you very much for your presentation. We appreciate the time you've taken.

Colleagues, we'll adjourn for lunch.

• 1203

• 1335

The Chairman: I call the meeting back to order.

The Shipping Federation of Canada, an association of Canadian shipowners, operators and agents, with member companies that represent the vast majority of foreign-flagged ships trading in and out of eastern Canadian ports, has left us

M. Deveau: Nous oublions que pour les principaux clients, comme la Repap et les usines de sciage de la Miramichi ou d'ailleurs dans la province, le mandat est d'assurer un service au client. Si vous fermez l'aéroport de Miramichi, c'est un inconvénient pour le voyageur, qui doit prendre ses bagages et se rendre à Moncton. C'est un inconvénient. Mais si vous fermez le port de Miramichi, c'est bien davantage qu'un inconvénient pour un navire de devoir se rendre dans un autre port plutôt que de ramasser 10 000 tonnes de marchandises dans le port de Miramichi.

Il ne faut donc pas oublier, lorsque l'on parle de commercialisation, que le service au client est très important. Quel effet cela aura-t-il sur le client? Sur ses coûts de transport s'il veut assurer la viabilité de son entreprise, du secteur privé, créer des emplois, que ce soit chez les dockers ou chez les employés d'usines?

Le président: Mais, évidemment, tout cela doit être mis dans la balance avec l'argent qui est disponible. Y a-t-il suffisamment de fonds publics pour subventionner le port et vous aider à attirer ces marchandises?

Certains diront, madame Creamer, que le prolongement logique de cela serait de demander: y a-t-il un produit qui passe aujourd'hui par Miramichi qui ne pourrait pas passer par le port de Saint John?

M. Deveau: Oui, la barbotine. C'est un élément important de la fabrication du papier couché, qui vient de Port Royal, en Caroline du Sud. Sans la barbotine, il est impossible de produire le beau papier lustré dont s'est servi Havres et Ports.

Le président: Un papier qui n'est pas sûr pour l'environnement.

M. Deveau: Si, il l'est. De toute façon, ne nous lançons pas dans ce débat-là.

Pourriez-vous envisager que le port de Saint John construise de nouvelles citernes, comme nous en avons déjà à Miramichi, pour recevoir la barbotine? Nous faisons venir un navire par mois à l'heure actuelle de Géorgie, et nous prévoyons qu'il y en aura un autre en provenance du Royaume-Uni. Pouvez-vous imaginer faire venir ce produit jusqu'au port de Miramichi à partir du port de Saint John avec les coûts supplémentaires que cela représente?

Le président: Madame Creamer, messieurs, je vous remercie beaucoup de votre exposé. Nous vous sommes reconnaissants du temps que vous nous avez consacré.

Chers collègues, nous allons maintenant lever la séance pour l'heure du déjeuner.

Le président: La séance est ouverte.

La Fédération maritime du Canada, une association d'armateurs, d'exploitants et de courtiers maritimes canadiens, dont les sociétés membres représentent la grande majorité des navires battant pavillon étranger qui desservent les ports de la

[Texte]

with a brief, which I think each one of you has. While unable to make a presentation, they wanted to be sure that each of us received one. So we thank the Shipping Federation of Canada for their submission to this committee.

Before us now is the Atlantic Provinces Transportation Commission.

Mr. Ramsay M.S. Armitage (General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission): Mr. Chairman and members of the committee, we appreciate the opportunity to appear before you to present our views on this very important matter. With me is Peter Vuillemot, the assistant general manager of APTC. I will preface our verbal presentation by briefly acquainting you with the role of the APTC and why we are interested.

The APTC is an organization that represents the interests of the Atlantic provinces manufacturers and producers in transportation matters. Our mission and objective is to ensure the provision of economic, efficient and adequate transportation services to meet the needs of shippers. As a regional organization with a fairly broad mandate, our submission will be general in nature.

The Atlantic provinces are virtually surrounded by water and endowed by many fine ports and harbours. You've travelled around enough to realize that already, so you probably don't need to have it pointed out to you. In that regard, marine transport has played and should continue to play a major role in meeting the transportation needs of the region. Marine transport is important to this region for the movement of goods within Canada, as well as affording competitive access to overseas markets.

On the subject of ports, our brief highlights their importance to the Atlantic provinces from several perspectives. These include:

1. As a critical component of the transportation system accommodating large tonnages of both bulk and non-bulk cargoes;
2. As gateways to Canadian trade, with the preponderance moving from or to central Canada. The national ports of Halifax and Saint John attract international container and other liner shipping services far beyond those that would be generated by the trade of the Atlantic region alone. Thus manufacturers and producers in Atlantic Canada have access to a diversity of services that enables them to penetrate export markets that would otherwise be inaccessible.
3. In relation to ports, a large part of this overseas traffic is extremely important to the viability of rail service in the region and is vital to the very future of rail service connecting this region with the rest of Canada and the continent.

[Traduction]

côte est canadienne, nous a fait parvenir un mémoire dont vous avez tous reçu un exemplaire. Il est impossible à ses représentants de témoigner en personne, mais ils ont tenu à faire parvenir le texte de leur mémoire à chacun d'entre nous. Nous remercions donc la Fédération maritime du Canada de son mémoire.

Nos témoins suivants représentent la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

M. Ramsay M.S. Armitage (directeur général, Commission des transports des provinces de l'Atlantique): Monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité, nous vous remercions de nous avoir invités à comparaître pour présenter notre position sur cette question des plus importantes. Je suis accompagné aujourd'hui de Peter Vuillemot, directeur général adjoint de la commission. Je voudrais avant toute chose vous donner un bref aperçu du rôle de la Commission des transports et vous expliquer en quoi l'examen des questions maritimes nous concerne.

La Commission des transports des provinces de l'Atlantique est un organisme qui défend les intérêts des fabricants et producteurs des provinces Atlantiques relativement aux questions de transport. Nous avons pour mandat et objectif d'offrir des services de transport économiques, efficaces et satisfaisants qui répondent aux besoins des expéditeurs. En tant qu'organisme régional doté d'un mandat assez vaste, notre mémoire sera d'une portée assez générale.

Les provinces Atlantiques sont pratiquement entourées par l'océan et comptent de nombreux ports et havres. Vous vous êtes suffisamment déplacés dans la région pour vous en être rendu compte, et je pense qu'il est donc inutile d'insister sur ce point. À cet égard, le transport maritime a joué et devrait continuer de jouer un rôle essentiel pour répondre aux besoins de la région en matière de transport. Le transport maritime est important pour la région à deux titres: pour le transport des marchandises à l'intérieur du pays et pour offrir un moyen d'accès à des prix concurrentiels au marché étranger.

Au sujet des ports, nous soulignons dans notre mémoire l'importance qu'ils revêtent à plusieurs égards pour les provinces de l'Atlantique. En voici quelques exemples:

1. En tant qu'élément d'importance cruciale du réseau de transport qui permet d'acheminer d'importants volumes de marchandises, tant en vrac qu'autrement.
2. En tant que point d'accès pour les échanges commerciaux canadiens, et surtout pour le transport des marchandises à destination et en provenance de la région centrale du Canada. Les ports nationaux d'Halifax et de Saint John attirent les compagnies de navigation internationales de porte-conteneurs et d'autres qui vont bien au-delà de ce que justifieraient uniquement les échanges dans la région de l'Atlantique. Ainsi, les fabricants et les producteurs de la région ont accès à de nombreux services, ce qui leur permet de pénétrer les marchés d'exportation, qui, autrement, leur seraient inaccessibles.
3. S'agissant des ports, une bonne partie du trafic océanique est extrêmement importante pour la viabilité du service ferroviaire dans la région et est d'une importance cruciale pour l'avenir même du service ferroviaire qui relie la région au reste du Canada et au continent.

[Text]

4. Our national ports are extremely vulnerable to competition from U.S. north Atlantic ports, and the elements of costs, cargo fees and charges must be considered with complete sensitivity.

5. Many regional ports and even small local ports are also important to regional exporters in order to remain competitive in global markets.

[Translation]

4. Nos ports nationaux sont extrêmement exposés à la concurrence des ports américains de la côte atlantique, et il faut donc tenir compte de divers facteurs, notamment le coût, les frais et les tarifs de transport des marchandises.

5. Bon nombre de ports régionaux et même de petits ports locaux sont également importants pour les exportateurs régionaux, car ils leur permettent de demeurer concurrentiels sur les marchés internationaux.

● 1340

Finally, whatever port structure is adopted for the future it must be efficient, flexible, and provide cost-effective service for shippers and shipping companies that are fully competitive with alternative routes through U.S. ports.

The steadfast position the APTC has reflected over many years is that regional economic development must not be disadvantaged by cost recovery. Where there's a conflict between the two, regional economic development must take precedence. This we feel is consistent with national transportation policy.

The APTC supports commercialization and cost recovery of coast guard services subject to the following conditions. First, it must be structured in a manner that is not counterproductive to regional development, or hinder the ability of Atlantic Canadian exporters to effectively compete in foreign markets. Second, provision must be made for users to have meaningful input into the level of services and the fee structure. Third, cost recovery for marine facilities and services must treat all users equitably and recognize the principle of payment for services utilized. Finally, the implementation of cost recovery and commercialization for ice-breaking and dredging must not inhibit industries from reaching markets on a year-round basis, nor jeopardize the competitiveness of Atlantic Canadian exporters in global markets.

Two recommendations flow from the report of the subcommittee of your committee on the St. Lawrence Seaway with implications far beyond the seaway, which the APTC cannot accept.

First, we are strongly opposed to the imposition of any type of national uniform flat cargo tonnage tax. Such a tax would have the effect of distorting the competition, and would cross-subsidize inland ports at the expense of coastal ports.

Second, the APTC is opposed to the proposed 14-day waiting period before the issuance of a waiver under the Coasting Trade Act. To impose further restrictions under the Coasting Trade Act by imposing a 14-day waiting period for the granting of waivers—which are only granted when no suitable Canadian registered ship is available—is contrary, in our view, to the objective of ensuring that Canadian shippers have access to affordable and effective marine transportation services.

Enfin, quelle que soit la structure que nous adopterons à l'avenir pour notre réseau portuaire, elle devrait être efficace, souple et offrir des services rentables aux expéditeurs et aux compagnies de navigation, de façon à offrir une pleine concurrence aux ports américains.

Depuis de nombreuses années, notre Commission en est arrivée à la conclusion que le recouvrement des coûts ne doit pas être au détriment du développement économique régional. En cas de litige entre les deux, c'est le développement économique régional qui doit l'emporter. C'est à notre avis compatible avec la politique nationale de transport.

La Commission appuie la commercialisation des services de la Garde côtière et le recouvrement des frais de ses services, sous réserve des conditions suivantes. Tout d'abord, le système doit être organisé de façon à ne pas nuire au développement régional, ou entraver la capacité des exportateurs de la région de l'Atlantique de soutenir efficacement la concurrence sur les marchés étrangers. En second lieu, il faut permettre aux usagers d'avoir leur mot à dire sur la qualité des services et la tarification. Troisièmement, le recouvrement des coûts des installations et services maritimes doit être équitable pour tous les usagers et tenir compte du principe du paiement pour services utilisés. Enfin, la mise en oeuvre du principe de recouvrement des coûts et de la commercialisation des services de brise-glace et de dragage ne doit pas empêcher les entreprises d'avoir accès aux marchés toute l'année, ni remettre en cause la compétitivité des exportateurs de la région de l'Atlantique sur les marchés internationaux.

Le sous-comité de votre comité chargé d'examiner la Voie maritime du Saint-Laurent a publié un rapport dont deux recommandations ont des répercussions qui vont bien au-delà de la Voie maritime et que notre organisme juge inacceptables.

Tout d'abord, nous nous opposons fermement à l'imposition d'une taxe nationale uniforme sur le tonnage, quelle qu'elle soit. Cette taxe aura pour effet d'entraver la libre concurrence et équivaudra à un interfinancement entre les ports intérieurs et les ports côtiers, au détriment de ces derniers.

En second lieu, la Commission s'oppose au délai d'attente prévu de 14 jours avant d'émettre une dispense aux termes de la Loi sur le cabotage. Le fait de prévoir d'autres restrictions dans cette Loi en imposant un délai de 14 jours avant d'imposer des dispenses—lesquelles ne sont accordées que lorsqu'aucun navire immatriculé au Canada n'est disponible—va à notre avis à l'encontre de l'objectif de faire en sorte que les expéditeurs canadiens aient accès à des services de transport maritime efficaces et abordables.

[Texte]

In conclusion, the Atlantic Canadian manufacturers and producers require efficient and affordable marine transportation services and facilities to remain competitive in global markets. The marine transportation system serving Atlantic Canada should, by its efficiency and effectiveness, encourage the use of Canadian Atlantic routes and ports as gateways to global trade. That should include all Canadian ports, but certainly Atlantic ports.

The APTC supports the federal government's initiative to increase efficiency and reduce costs in the marine transportation system. Commercialization of marine services and facilities must yield improved efficiencies and lower costs for both the government and the users.

This brief is respectfully submitted on behalf of our chairman, Ira Parker, and the APTC board of directors. We'll be pleased to respond to any questions your committee may have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Armitage, for your submission to this committee, and please pass along our thanks to the chairman, Mr. Parker.

Mr. Comuzzi: We've heard today, Mr. Armitage, from a variety of industries—and looking at the list of presenters to come—that there has to be continual government involvement with respect to dredging operations, especially here in Saint John, with the continued treatment of ice-breaking services as something that is necessary to maintain the viability of the marine fleets in Canada. Yet you say it should be structured in a manner that is not counterproductive to regional development and will not hinder the ability of exporters to effectively compete in foreign markets.

• 1345

What you're saying, at least to me—and please correct me if I'm wrong—is you want to be completely independent. You want to be able to participate in the ability to trade in a global economy, yet we should structure our recommendations in such a way that we'll continue to pay for those services. Is that what you're saying?

Mr. Armitage: I can understand that you're looking for some clarification, and rightly so.

We're not saying we want to be totally independent. On the other hand, we're not saying we think ice-breaking and dredging—you specifically mentioned dredging—should not be paid for by the users. We're saying yes, we agree those things should be paid for by the users to the maximum extent consistent with regional economic development. That's the qualification.

Mr. Comuzzi: What does that mean?

Mr. Armitage: What that means, in our view, is when the moment comes to impose user fees for things like ice-breaking and dredging, great care must be taken to ensure the application of those fees is not going to impede our growth. We want to make sure a factory, a mine or a pulp and paper mill that's been depending on a port that is no longer accessible to them is not going to close if they can't afford to pick up the tab themselves for dredging, if that happens to be the case, or ice-breaking

[Traduction]

Pour conclure, les fabricants et producteurs de la région de l'Atlantique ont besoin de services de transport et d'installations maritimes efficaces et abordables pour rester concurrentiels sur le marché mondial. Le réseau de transport maritime qui dessert la région de l'Atlantique devrait, de par son efficacité et sa rentabilité, favoriser l'utilisation des routes de l'Atlantique et des ports canadiens pour les échanges commerciaux internationaux. Cela vaut pour tous les ports canadiens, mais surtout pour ceux de l'Atlantique.

La Commission appuie l'initiative du gouvernement fédéral en vue de rendre le réseau de transport maritime plus efficace tout en réduisant les coûts. La commercialisation des services et installations maritimes doit se révéler très rentable, tant pour le gouvernement que pour les usagers et aboutir à une diminution des dépenses.

Nous soumettons respectueusement ce mémoire au nom de notre président, Ira Parker, et du conseil d'administration de la Commission de transport des provinces de l'Atlantique. Nous serons heureux de répondre aux questions des membres du Comité.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Armitage, de votre mémoire. Je vous demande de transmettre également nos remerciements à votre président, M. Parker.

M. Comuzzi: Monsieur Armitage, nous avons entendu aujourd'hui le témoignage de représentants de divers secteurs d'activités—et il y en aura d'autres à en juger par la liste des témoins à venir—selon lesquels le gouvernement doit continuer de participer aux opérations de dragage, surtout dans le port de Saint John, et d'offrir des services de brise-glace, car ce sont des services essentiels à la viabilité des compagnies de navigation canadiennes. Pourtant, vous dites que cela devrait être structuré de manière à ne pas faire obstacle au développement régional ni à la compétitivité des exportateurs sur les marchés étrangers.

Ce que vous dites, en fait, du moins c'est ce que je comprends et vous me reprendrez si je me trompe, c'est que vous voulez être complètement indépendants. Vous voulez pouvoir participer aux échanges commerciaux dans une économie mondiale, mais nous devrions infléchir nos recommandations de telle manière que nous continuerons à payer ces services. Est-ce bien ce que vous dites?

M. Armitage: Je comprends que vous demandiez des précisions et vous avez raison de le faire.

Nous ne disons pas que nous voulons être entièrement indépendants. Par contre, nous ne disons pas non plus que le coût des brise-glace et du dragage, puisque vous avez mentionné spécifiquement ce dernier point, ne devrait pas être défrayé par les usagers. Nous disons que oui, nous convenons que tout cela devrait être payé par les usagers dans la mesure où cela est compatible avec les efforts de développement économique régional. Voilà notre réserve.

M. Comuzzi: Qu'est-ce que cela veut dire?

M. Armitage: Cela veut dire que lorsque le moment viendra d'imposer des frais aux usagers pour les brise-glace et le dragage, il faudra faire très attention pour s'assurer que ces frais ne fassent pas obstacle à notre croissance. Nous voulons avoir l'assurance qu'une usine quelconque, une mine ou une usine de pâtes et papier ne sera pas dans l'obligation de fermer ses portes parce qu'elle dépend d'un port qui ne lui est plus accessible, si la compagnie ne peut plus se permettre d'assumer

[Text]

during those periods of the year when certain ports have that problem as well.

We're saying there has to be a middle ground there. When I say "middle ground", I don't mean the user shouldn't pay the full shot. Sure, he should pay the full shot when it can be done and at the same time maintain jobs, production and exports from Canada, and not lose them to some other country. We're of course speaking in terms of Atlantic provinces' manufacturers and producers in that regard.

Mr. Comuzzi: Who's going to make that call?

Mr. Armitage: I think the logical answer is it has to be a call made by the government. Or if indeed the services are turned over, on a commercialized basis, to outside interests—whether non-profit or otherwise—some safeguards have to be built into the contractual arrangements of those parties who are going to provide those services.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Gouk: I'll follow on with that.

You talk about the implementation of cost recovery of ice-breaking and dredging not inhibiting industries from reaching market. Again using the port of Montreal as an example, they require ice-breaking if they're going to use that port in the winter. Halifax would argue there's an alternative to that.

Is that a viable alternative? Or are you suggesting by way of this that it would inhibit industries in that region from reaching their markets?

Mr. Armitage: Peter may want to add to this.

What I was speaking about pertained more to regional and local ports as opposed to national ports such as Montreal versus Halifax versus Saint John, New Brunswick. With regard to those national ports, I think it's very important that there be an equitable base so that one port isn't artificially supported at the expense of one of the other ports.

This was reflected, I think, in the submissions you heard in Halifax yesterday. I wasn't around this morning; maybe it was reflected this morning as well. There is already a distortion between the competitive positions of those national ports. We certainly don't support the retention of those distortions, but I don't think there's a conflict between that and what I said before.

What I was saying before pertained more to regional or local ports, which have relatively few users. When it comes to charging the full cost for maintaining those ports, whether it's dredging or ice-breaking or otherwise, that's when the judgment has to be made. What will be the impact of that in terms of the economy? That's where I think the distinction is drawn.

Mr. Gouk: I can recognize that to a point, but what we've heard this morning is some level of competition port to port, even within the Atlantic region itself, where one port is competing against another for a product that can be shipped

[Translation]

le coût du dragage, par exemple, ou encore des brise-glace pendant la période de l'année où certains ports sont bloqués par les glaces.

Nous disons qu'il faut un juste milieu. Et quand je dis un juste milieu, je ne veux pas dire que l'utilisateur ne devrait pas payer la totalité du coût. Bien sûr, il doit payer la totalité là où cela est faisable tout en maintenant les emplois, la production et les exportations canadiennes, sans rien perdre de tout cela au profit d'un autre pays. Nous parlons bien sûr à cet égard des fabricants et producteurs des provinces de l'Atlantique.

M. Comuzzi: Qui prendra cette décision?

M. Armitage: Je crois que la réponse logique est qu'il incombe au gouvernement de le faire. Si les services sont remis au secteur privé, sont commercialisés, sont assumés par des organismes à but lucratif ou non lucratif, il faut qu'il y ait des garanties dans les ententes contractuelles que devront signer les intéressés.

M. Comuzzi: Merci, monsieur le président.

M. Gouk: Je vais poursuivre dans la même veine.

Vous dites que le recouvrement des coûts des brise-glace et du dragage ne doit pas se faire au détriment des industries, ne doit pas les empêcher de rejoindre leur marché. Je donne encore une fois comme exemple le port de Montréal; pour utiliser ce port en hiver, il faut des brise-glace. Halifax soutiendrait évidemment qu'il y a une solution de rechange.

Est-ce une solution viable? Ou bien laissez-vous entendre que les entreprises de cette région seraient ainsi empêchées de rejoindre leurs débouchés?

M. Armitage: Peter voudrait peut-être ajouter un mot là-dessus.

Je parlais plutôt des ports régionaux et locaux, par opposition aux grands ports nationaux comme Montréal, Halifax ou encore Saint John au Nouveau-Brunswick. En ce qui concerne ces ports nationaux, je crois qu'il est très important d'agir sur une base équitable, afin d'éviter qu'un port ne soit artificiellement financé au détriment des autres.

Je pense que c'est ce que reflétaient les mémoires que vous avez entendus à Halifax hier. Je n'étais pas présent ce matin; peut-être qu'on a dit la même chose également. Il y a déjà distorsion entre la position concurrentielle de ces ports nationaux. Nous ne sommes assurément pas en faveur du maintien de ces distorsions, mais je ne crois pas qu'il y ait contradiction entre cela et ce que j'ai dit auparavant.

Ce que je disais tout à l'heure avait trait plutôt aux ports régionaux ou locaux qui ont relativement peu d'utilisateurs. C'est là qu'il faut faire preuve de jugement, quand il s'agit de faire payer le coût intégral de l'entretien de ces ports, qu'il s'agisse du dragage, des brise-glace ou d'autres facteurs. Quelle en sera l'incidence sur le plan économique? C'est la distinction que je veux établir.

M. Gouk: Je peux comprendre cela dans une certaine mesure, mais ce que nous avons entendu ce matin, c'est qu'il y a une certaine concurrence entre les ports, même au sein de la région de l'Atlantique elle-même, c'est-à-dire qu'un port fait

[Texte]

from one port or from the other. The difference might be the level of services provided in the competing port, which if it wasn't there would mean that traffic would flow back to the competing port. So are we not doing on a regional basis what you're talking about on a national basis, between Montreal and Halifax, for example?

Mr. Armitage: I see where you're coming from in that, but I really don't think so. When it comes to the regional and local ports, I think we're looking at the economic impact on individual users who are often significant resource-based industries operating mills and plants.

The other thing that must be kept in mind when looking at the competitive position of ports, particularly the national ports that you referred to, is the element of competition with U.S. ports. A good deal of our competition on the Atlantic coast is not so much from the port of Montreal but from U.S. ports on the north Atlantic.

Mr. Gouk: Thank you.

Mrs. Wayne: Has the Atlantic Provinces Transportation Commission completed an overview of the effect elimination of the freight rate subsidies will have on the two international ports, Halifax and Saint John, as well as the ports and harbours? Have they looked at what it means to them and what kind of an impact it will have?

Mr. Armitage: Mr. Chairman, I didn't know Elsie was going to ask this question, but I would have bet on it.

It's a fair question, so don't misunderstand me. We haven't done any kind of an impact analysis that would clearly identify the impact of termination of the Atlantic Region Freight Assistance Act as it might affect the ports, port traffic or the people who rely on those ports.

That kind of assessment has not been made, and that's one of our key concerns about the way this whole thing has been handled. Termination of the Atlantic Region Freight Assistance Act has been done without the benefit of any kind of impact analysis in terms of its effect on shippers. As the members of the committee I am sure are aware, the program is designed to assist shippers—including exporters—who rely on overseas markets.

Obviously there will be some impact. When it comes to exports through the ports of Saint John and Halifax and other regional ports, most of those shipments, whether by rail or by truck, would be eligible for an 8% subsidy up to the date of termination. Often we're dealing with shippers who are selling into overseas markets and don't really control the prices. They're selling into commodity markets and the price is beyond their direct control.

If they incur increased costs as a result of termination of the subsidy, there will be a definite impact on their bottom line. That's about all I can say. There will be some impact but we don't know specifically what that translates into in terms of their ability to maintain markets.

[Traduction]

concurrence à un autre pour l'acheminement d'un produit qui peut être expédié par un port ou par l'autre. Ce qui pourrait faire la différence, c'est le niveau de services offerts dans les divers ports, c'est-à-dire que l'absence de ces services dirigerait le trafic vers le port concurrent. Donc, est-ce qu'on ne fait pas sur le plan régional ce que vous disiez au sujet des ports nationaux, entre Montréal et Halifax?

M. Armitage: Je comprends ce que vous voulez dire, mais je ne crois pas, pas vraiment. Quand il s'agit des ports régionaux et locaux, il s'agit plutôt de l'incidence financière sur chacun des usagers qui sont souvent des entreprises du secteur des ressources.

Il y a autre chose dont il faut tenir compte au sujet de la concurrence entre les ports, en particulier des ports nationaux auxquels vous avez fait allusion; il s'agit de la concurrence des ports américains. Ce n'est pas tellement le port de Montréal qui nous fait concurrence sur la côte de l'Atlantique, ce sont plutôt les ports américains du littoral nord de l'Atlantique.

M. Gouk: merci.

Mme Wayne: La Commission de transport des provinces de l'Atlantique a-t-elle terminé une étude de l'incidence qu'aurait l'élimination des subsides au transport des marchandises sur les deux ports internationaux de Halifax et de Saint John, de même que sur les autres ports? A-t-on étudié quelle en serait l'incidence sur ces ports?

M. Armitage: Monsieur le président, j'ignorais qu'Elsie allait poser cette question, mais j'aurais parié qu'elle le ferait.

Ne vous méprenez pas, c'est une question qu'on peut poser à juste titre. Nous n'avons pas fait d'analyse permettant de préciser clairement quelles seront les répercussions de l'abrogation de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique sur les ports, sur le trafic portuaire ou sur les usagers de ces ports.

Cette analyse n'a pas été faite et c'est d'ailleurs l'une de nos principales préoccupations dans ce dossier. L'abrogation de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique n'a pas été précédée d'une quelconque analyse permettant d'évaluer quelles en seront les répercussions sur les expéditeurs. À titre de membres du Comité, je suis sûr que vous savez que le programme vise à aider les expéditeurs, y compris les exportateurs, qui comptent sur les débouchés à l'étranger.

Il est évident qu'il y aura des répercussions. La majorité des marchandises exportées par les ports de Saint John et de Halifax et aussi d'autres ports régionaux, qu'elles y soient acheminées par rail ou par camion, seraient admissibles à une subvention de 8 p. 100 jusqu'à la date d'abrogation. Beaucoup d'expéditeurs vendent leurs produits sur les marchés étrangers à des prix qui sont entièrement indépendants de leur volonté. Ils n'ont pas un mot à dire sur le prix de leurs denrées sur les marchés étrangers.

Si leurs coûts de revient augmentent à la suite de l'abrogation de la subvention, cela aura assurément une incidence sur leur rentabilité. C'est tout ce que je peux dire à ce sujet. Il y aura des répercussions, mais nous ne sommes pas en mesure de dire précisément comment cela se traduira quant à leur capacité de vendre sur les marchés étrangers.

[Text]

Mrs. Wayne: Thank you.

The Chairman: Mr. Armitage, thank you for your report to the committee. We appreciate the time you've taken to prepare it, present it today and answer our questions.

Mr. Armitage: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

Mme Wayne: Merci.

Le président: Monsieur Armitage, nous vous remercions de votre rapport au Comité. Nous vous sommes reconnaissants du temps que vous avez mis à le préparer, à le présenter et à répondre à nos questions.

M. Armitage: Merci, monsieur le président.

• 1355

The Chairman: Now from Irving Forest Services Limited we have Mr. Robert Youden, who is vice-president of administration. Will you be making the presentation, sir?

Mr. Robert P. Youden (Vice-President, Administration, Irving Forest Services Limited): Yes, I will.

The Chairman: Would you introduce the gentlemen with you today and begin your presentation?

Mr. Youden: With me is fellow executive John King, Mr. J.D. Irving and Mr. J.K. Irving.

Irving Forest Services Limited manages the selling and distribution of 800,000 tonnes of kraft pulp, newsprint, corrugated medium and tissue products from mills located in Saint John and St. George, New Brunswick. While the amount of these products shipped overseas is a function of market conditions, distribution costs have a significant impact on the decision as to where products are sold. Recent export volumes peaked at 400,000 tonnes a year, with current volumes at 150,000 tonnes.

When forest products are sold on a global basis, port costs must be competitive not only within Canada but also with competing ports in the United States. With an exchange rate that offers United States shippers a discount of 40%, mills such as the pulp mill in Woodland, Maine, should find the port of Saint John an attractive alternative.

Why has the port of Saint John not been able to attract this export pulp business? It is because our costs are too high. Eastport, Maine, has been successful in taking this business away from Saint John and retaining it. It is alarming to know that a United States port less than 150 miles away is cheaper to ship pulp through than Saint John, with a 40% exchange discount available to U.S. shippers.

Access to markets must also be competitive with other modes of transportation. It costs \$22 to move a tonne of pulp from our Saint John mill to the port and stow it in the hold of a ship. The total cost of delivering that same tonne of pulp 400 miles to Boston by rail is \$28—only \$6 more. Obviously it is advantageous to ship by the cheapest method available.

The port of Saint John has shown considerable growth in the last few years. Tonnage has more than doubled since 1985. It is alarming, however, to note that the revenue per tonne is less than half what it was in 1985. The yellow bars on this chart indicate the volume in tonnes from 1985 to 1993. The red line is the revenue per tonne of product handled.

Le président: Nous accueillons maintenant les représentants de la Irving Forest Services Limited, soit M. Robert Youden, qui est vice-président administratif. Est-ce vous qui ferez la présentation, monsieur?

M. Robert P. Youden (vice-président, Administration, Irving Forest Services Limited): Oui, c'est moi.

Le président: Auriez-vous l'obligeance de nous présenter les messieurs qui vous accompagnent, après quoi vous pourriez faire votre exposé?

M. Youden: Je suis accompagné de John King, de M. J.D. Irving et de M. J.K. Irving.

Irving Forest Services Limited vend et distribue 800 000 tonnes de pâte kraft, de papier journal, de papier-cannelure et de papier-mouchoir fabriqués dans des usines situées à Saint John et à St. George, au Nouveau-Brunswick. La quantité de ces produits expédiés outre-mer varie en fonction des marchés, mais les coûts de distribution influent grandement sur les décisions quant aux débouchés de ces produits. Récemment, les exportations ont culminé à 400 000 tonnes par année, le volume actuel étant de l'ordre de 150 000 tonnes.

Lorsque les produits forestiers sont vendus dans le monde entier, les ports doivent être compétitifs sur le plan des coûts non seulement au Canada, mais également vis-à-vis des ports concurrents des États-Unis. Avec un taux de change qui offre aux expéditeurs américains un rabais de 40 p. 100, les usines comme l'usine de pâte de Woodland, au Maine, devraient trouver le port de Saint John attrayant.

Pourquoi le port de Saint John n'a-t-il pas été en mesure d'attirer la clientèle de cette usine de pâte? C'est parce que nos coûts sont trop élevés. Eastport, au Maine, a réussi à enlever ce marché au port de Saint John et à le conserver. Il est inquiétant de savoir qu'il en coûte moins cher d'expédier de la pâte à papier par un port situé aux États-Unis, à moins de 150 milles de distance, par opposition au port de Saint John, même avec un taux de change de 40 p. 100 favorisant les expéditeurs américains.

L'accès aux marchés doit également être compétitif par rapport à d'autres modes de transport. Il en coûte 22\$ la tonne pour transporter la pâte depuis notre usine de Saint John jusqu'au port et la transborder dans la cale d'un navire. Le coût total pour livrer cette même tonne de pâte jusqu'à Boston, à 400 milles de distance, par rail, est de seulement 28\$, soit 6\$ de plus. Il est évident qu'il est avantageux d'expédier par le moyen de transport le moins cher disponible.

Le port de Saint John a connu une croissance considérable ces dernières années. Le tonnage a plus que doublé depuis 1985. Il est toutefois inquiétant que les revenus par tonne aient baissé de moitié par rapport à 1985. Les barres jaunes sur ce graphique indiquent le volume en tonnes de 1985 à 1993. La ligne rouge est le revenu par tonne de produits manutentionnés.

[Texte]

Decline in the revenue per tonne represents a shift in bulk products such as oil and potash, and a decline in those products requiring a lot of handling, such as forest products. Forest products and other handling-intensive cargo provide in large measure the employment and the revenue that funds port operations. In fact, 5% of the total volume will pay in excess of 50% of all port costs. It is important to keep this in mind when considering the rest of our presentation today.

Irving Forest Services supports the objectives and principles laid down in the committee's terms of reference. In particular we agree that the objective must be to reduce subsidies and examine commercialization. We believe service should focus on the client. The federal government should provide services only where there is a clear role for it, and wherever possible the costs of those services should be borne by the user. We understand the need to eliminate subsidies. We agree that unnecessary facilities should be closed.

Our support is conditional on the principle that all regions and ports within regions will be treated equally. At present, depending on which federal agency is in control, various ports are treated differently in terms of operations and cost recovery. This creates artificial distortions in the shipping market for both shippers and shipping lines. Port costs such as interest expense, depreciation, real estate taxes and head office expenses are treated differently by the various controlling federal agencies.

These figures highlight the cost of loading a tonne of pulp in several different ports and the impact of the different treatment of these costs.

• 1400

The next picture I'll show you will be the premium that is paid for a typical forest products ship leaving Saint John.

Our competitors are given an unfair advantage. The regulations governing how such costs are handled must be the same for all ports. Infrastructure costs must be the same for all ports. Examples of the costs that currently burden the port of Saint John are as follows.

Head office allocations: Between Ports Canada and the Maritime Employers Association, almost \$1 million leaves the area each year for unspecified head office services. The port community is willing to pay for services that are requested on a fee-for-service basis. Ports not under Ports Canada are not required to pay for such services to nearly the same degree.

Port police: In 1993 the port community in Saint John paid in excess of \$850,000 for special port policing services despite the fact that it paid in excess of \$2.5 million in property taxes. All other businesses in Saint John pay for policing services only once, as they are included in the property tax billing. This is an obvious duplication. Ports not under Ports Canada pay neither property tax nor extraordinary policing costs.

[Traduction]

Le déclin du revenu par tonne représente l'accroissement des produits en vrac comme le pétrole et la potasse, et le déclin des produits exigeant beaucoup de manutention, comme les produits forestiers. Les produits forestiers et d'autres marchandises exigeant beaucoup de manutention fournissent dans une large mesure les emplois et les revenus qui servent à financer les opérations portuaires. En fait, 5 p. 100 du volume total assume plus de 50 p. 100 de tous les coûts du port. Il importe de ne pas perdre cela de vue en prenant connaissance du reste de notre présentation aujourd'hui.

Irving Forest Services Limited appuie les objectifs et les principes énoncés dans le mandat du Comité. En particulier, nous sommes d'accord pour dire que l'objectif doit être de réduire les subventions et d'envisager la commercialisation. Nous croyons que le service devrait être axé sur le client. Le gouvernement fédéral devrait fournir des services seulement lorsqu'il a clairement un rôle à jouer et, dans toute la mesure du possible, le coût de ces services devrait être assumé par l'utilisateur. Nous comprenons qu'il est nécessaire d'éliminer les subventions. Nous convenons qu'il faut fermer les installations inutiles.

Notre appui est conditionnel au principe que toutes les régions et tous les ports au sein d'une région doivent être traités sur un pied d'égalité. À l'heure actuelle, selon l'organisme fédéral qui est aux commandes, divers ports sont traités de façon différente en termes d'exploitation et de recouvrement des coûts. Cela crée des distorsions artificielles dans le marché du transport maritime, autant pour les expéditeurs que pour les compagnies de transport maritime. Les coûts portuaires comme les dépenses d'intérêt, l'amortissement, les impôts fonciers et les frais généraux sont traités différemment par les divers organismes de contrôle fédéraux.

On voit ici ce qu'il en coûte pour charger une tonne de pâte dans différents ports et l'incidence du traitement différent de ces coûts.

Le prochain diagramme montre le surcoût payé par un navire typique transportant des produits forestiers au départ de Saint John.

Nos concurrents sont avantagés. La réglementation déterminant comment ces frais sont répartis doit être la même pour tous les ports. Les coûts infrastructurels doivent être les mêmes pour tous les ports. Voici quelques exemples des coûts qui pèsent actuellement sur le port de Saint John.

Frais de l'administration centrale: Entre Ports Canada et l'Association des employés maritimes, près de 1 million de dollars sont ponctionnés chaque année sur la région pour couvrir des services d'administration centrale non spécifiés. La communauté portuaire est disposée à payer les services qu'ils demandent à leur valeur réelle. Les ports ne relevant pas de Ports Canada ne sont pas tenus de payer des montants aussi élevés pour ces services.

Police portuaire: En 1993, le secteur portuaire de Saint John a payé plus de 850 000\$ pour des services de police portuaire spéciaux, en dépit du fait qu'il a déjà payé plus de 2,5 millions de dollars de taxes foncières. Toutes les autres entreprises de Saint John ne paient qu'une fois leurs services de police, par le biais de leur facture de taxes foncières. Il y a là manifestement un double prélèvement. Les ports ne relevant pas de Ports Canada ne paient ni taxes foncières ni frais de police supplémentaires.

[Text]

Indirect labour: Most businesses have a ratio of indirect-to-direct labour of approximately 20%. Between the roughly 45 people employed by the Saint John Port Corporation and the 35 people employed in administration and supervision by the contracting stevedores in the port, the ratio of indirect to average-direct labour in our port is in the range of 80%, or almost one overhead employee for each longshoreman dispatched on an average day. This is an extraordinary cost burden for the shippers.

Debt obligations: In 1993 the Saint John Port Corporation paid almost \$2.3 million in interest to federal and provincial governments. Interest expenses for the port are seven to ten times higher than that of Halifax, Montreal and Quebec. Some ports are not even responsible for paying their interest costs. The repayment of principal and interest over a 25-year period would require annual payments of almost twice the 1993 figure. As there are no prospects for doubling the cargo through the port, this debt is not repayable under present circumstances unless rates are further increased. If that happens, the port's competitiveness would be further eroded.

The minister, in his directive to the committee, has stated that the industry is plagued with overcapacity. We agree. We hope that any expenditures at Belledune will not include any forest products capacity increases.

A majority of the debt relates to the Rodney Container Terminal, which was, in terms of throughput, significantly downsized with the departure of the Japanese container lines in the mid-1980s. We propose the write-off of debt associated with this facility to a level consistent with present and prospective volumes. The remaining debt for Rodney and other port facilities would then be repaid to the various levels of government on a commercial basis.

Property taxation is another problem. While we realize that this is a provincial issue, you should be aware that in this area the port of Saint John is penalized as well. These figures show the property tax expense for a similar facility in each of the various ports.

All of the above costs are fixed in nature and need to be recovered, irrespective of the volume through the port. The direction and governing of the port needs to be in the hands of the people whose future is affected by those decisions. Shippers, terminal operators, shipping lines and other interested parties need to be represented. The federal government's role should be restricted to areas of setting safety and environmental standards. It must also retain the role of monitoring compliance with such standards.

That being said, we would endorse the delegation of monitoring activity to provincial or local authorities as appropriate so that the duplication of effort is eliminated. As an example, a longshoreman who picks up cargo in a terminal is governed by Labour Canada until he drives across the ship's ramp, at which point he's then covered by Canadian Coast Guard. One set of safety standards applicable to the whole port operation would be more beneficial.

[Translation]

Main-d'oeuvre indirecte: La plupart des entreprises ont un rapport main-d'oeuvre indirecte-directe d'environ 20 p. 100. Avec près de 45 personnes employées par la Société du port de Saint John et les 35 personnes employées dans l'administration et la supervision par les sociétés de débarquement du port, le rapport main-d'oeuvre indirecte-directe dans notre port est voisin de 80 p. 100, soit presque un agent administratif pour chaque débarqueur engagé dans une journée typique. C'est là un fardeau extraordinaire pour les expéditeurs.

Service de la dette: En 1993, la Société du port de Saint John a payé près de 2,3 millions de dollars d'intérêt aux gouvernements fédéral et provincial. Le coût de la dette du port est de sept à dix fois supérieur à celui de Halifax, Montréal et Québec. Certains ports ne sont même pas tenus de payer leurs intérêts sur leur dette. Le remboursement du principal et le paiement de l'intérêt sur une période de 25 ans exigeraient des paiements annuels presque deux fois supérieurs aux chiffres de 1993. Étant donné qu'il n'y a aucune perspective de doubler le trafic du port, cette dette n'est pas remboursable dans les circonstances actuelles à moins d'alourdir encore le service de la dette. Dans ce cas, la compétitivité du port ira encore en diminuant.

Le ministre, dans sa directive à votre comité, a indiqué que les ports sont affligés d'une surcapacité. Nous sommes d'accord. Nous espérons que toute dépense effectuée à Belledune n'aura pas pour effet d'accroître la capacité de manutention de produits forestiers.

La plus grande partie de la dette provient du terminal de conteneurs de Rodney, dont l'activité a été sensiblement réduite depuis le départ des compagnies de conteneurs japonaises au milieu des années 1980. Nous préconisons de radier la dette associée à cette installation pour la ramener à un niveau conforme aux volumes actuels et futurs possibles. La dette restante pour le terminal de Rodney et d'autres installations portuaires serait alors remboursée aux divers paliers de gouvernement sur une base commerciale.

La taxation foncière est un autre problème. Il s'agit certes là d'une question de compétence provinciale, mais vous devez savoir que le port de Saint John est pénalisé également à ce niveau. Les chiffres affichés ici montrent les montants de taxes foncières payées pour une installation similaire par différents ports.

Tous les frais énumérés jusqu'à présent sont fixes et doivent être couverts par les recettes, quel que soit le volume du trafic passant par le port. Il faut confier la gestion du port à des personnes dont l'avenir est déterminé par les décisions prises. Les expéditeurs, les exploitants de terminaux, les armateurs et autres parties intéressées doivent être représentés au conseil d'administration. Le rôle du gouvernement fédéral devrait se limiter à l'établissement de normes de sécurité et de protection de l'environnement. C'est à lui également que doit incomber le contrôle de l'application de ces normes.

Cela dit, nous accepterions que l'activité de contrôle soit déléguée aux autorités provinciales ou locales dans la mesure où cela permettra d'éviter le double emploi. Par exemple, un débarqueur qui prend un colis dans un terminal est régi par Travail Canada jusqu'à ce qu'il emprunte la rampe de chargement du navire, ensuite de quoi il est régi par la Garde côtière canadienne. Il serait plus rationnel d'avoir un seul jeu de normes de sécurité applicables à toute l'activité portuaire.

[Texte]

We also support an appropriate reduction in regulation whereby such a reduction could be achieved without risk to safety or environmental objectives.

[Traduction]

Nous sommes également en faveur d'un allègement de la réglementation dans toute la mesure du possible sans nuire aux objectifs de sécurité ou de protection de l'environnement.

• 1405

Irving Forest Services is pleased to support the development of a locally controlled management structure for the port of Saint John. Such a structure, financially independent of the various levels of government, could deal responsibly with the concerns of cargo and operators alike. We are confident that the Saint John maritime community would then be able to control and reduce its costs to achieve a position where it could expand its current business base by providing first-rate, cost-competitive service.

Irving Forest Services est heureux de se prononcer en faveur de la création d'une structure de gestion sous contrôle local pour le port de Saint John. Une telle structure, financièrement indépendante des divers paliers de gouvernement, pourrait répondre de façon responsable aux besoins tant des expéditeurs que des transporteurs. Nous ne doutons pas que la communauté maritime de Saint John pourra alors contrôler et réduire les frais et créer ainsi les conditions d'une expansion de l'activité grâce à des services à des prix compétitifs et de première qualité.

In support of the principle of equality, we feel compelled to disagree emphatically with recommendation number two of the House of Commons Subcommittee on the St. Lawrence Seaway, which proposed a tax on all cargo inbound to or outbound from Canada to support the seaway system. Surely such cross-subsidization is in opposition to your terms of reference, which state that subsidies, direct and indirect, should be reduced or eliminated.

Étant donné notre adhésion au principe de l'égalité, nous ne pouvons que rejeter catégoriquement la recommandation numéro 2 du Sous-comité de la Chambre des communes sur la Voie maritime du Saint-Laurent qui préconisait une taxe frappant tout le fret en provenance ou à destination du Canada. Un tel interfinaancement me paraît tout à fait contraire à votre mandat, qui comporte la réduction ou l'élimination des subventions, tant directes qu'indirectes.

In summary, the rules and the cost structures associated with each port structure do not provide an equal basis to compete. The facts about Saint John are clear and are as follows: an inability to compete with a nearby United States port; a decline in the labour-intensive freight; an uneven playing field, which makes the port of Saint John an expensive alternative; a high fixed cost burden that does not change with our volumes; a debt that will be difficult to repay.

En résumé, les règles et les structures de coût associées à chaque structure portuaire n'assurent pas l'égalité dans la concurrence. La réalité de Saint John est claire: impossibilité de concurrencer un port américain situé à proximité; réduction du trafic à forte intensité de main-d'oeuvre; règles du jeu inégales, qui font du port de Saint John un choix coûteux pour les transporteurs; frais fixes élevés, indépendants du volume de trafic; lourde dette qu'il sera difficile de rembourser.

With the mandate you have been given, you have the opportunity to eliminate costly and non-productive infrastructure and free this port and others to compete in the global marketplace of the 21st century. We urge you to seize this opportunity and turn today's suggestions into tangible results. We thank you for listening to our concerns.

Avec le mandat qui vous a été confié, vous avez la possibilité d'éliminer les infrastructures coûteuses et non productives et de donner à ce port et à d'autres la capacité de livrer concurrence sur le marché mondial du XXI^e siècle. Nous vous exhortons à saisir cette occasion et à concrétiser les suggestions d'aujourd'hui pour produire des résultats tangibles. Nous vous remercions de votre attention.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Youden, for a report that begs for fairness and the elimination of distortions in the shipping market. Your submission begs the question: would the Irvings be interested in buying a well-equipped port from the federal government?

Le président: Je vous remercie, monsieur Youden, de ce rapport dans lequel vous réclamez l'équité et la suppression des distorsions qui faussent le marché du transport maritime. Mais il appelle la question suivante: Irvings serait-elle prête à acheter au gouvernement fédéral un port bien équipé?

Mr. J.K. Irving (Principal, Irving Forest Services Limited): The answer is no.

M. J.K. Irving (actionnaire, Irving Forest Services Limited): La réponse est non.

The Chairman: Why would that be, Mr. Irving?

Le président: Et pourquoi donc, monsieur Irving?

Mr. J.K. Irving: We're busy at the present time.

M. J.K. Irving: Nous sommes trop pris par ailleurs à l'heure actuelle.

Mr. Youden: There are a lot of benefits to the port's being part of a federal structure. Our desire is to have, for those people paying the cost, an input on what costs get paid for and what services are actually bought, and that they're bought on a commercial basis.

M. Youden: Le fait que le port soit intégré dans une structure fédérale présente quantité d'avantages. Ce que nous souhaitons, c'est que ceux qui payent les frais aient leur mot à dire sur la nature de ces frais et des services offerts, et que le tout se fasse sur une base commerciale.

The Chairman: We'll go to questioning, beginning with Mr. Gouk.

Le président: Nous allons passer aux questions, en commençant avec M. Gouk.

[Text]

Mr. Gouk: I have nothing. There is good information in here that we'll take into consideration with all the others. You're not totally inconsistent with what we've been hearing and we'll consider that.

The Chairman: Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard: I take it you don't consider yourselves as being part of the decision-making process at the port of Saint John. Is there an advisory committee or a committee that you have some input into in terms of how the port is administered and how the costs are levied, and what services are deemed essential our could be modified?

Mr. Youden: At present the interest costs are related to the debt that's in the port structure. The property taxes are through grants, which is part—

Mr. Hubbard: No, I'm asking if there is an advisory committee that your group is part of that has some influence on the port structure here in Saint John.

Mr. Youden: No.

Mr. Hubbard: But you're recommending that you should be part of an advisory group that would make some of these very important decisions?

Mr. Youden: Yes.

Mr. Hubbard: Could you break down for the committee your costs of loading a tonne of pulp? For example, I understand that \$22 a tonne is from your mill to the warehouse in the port, the wharf, and then eventually placing it into a ship. Would you be able to break down for the committee how much is trucking costs, how much is storage costs, how much is handling costs in terms of putting that...? Where is the difference? Is the big one in terms of...?

Mr. Youden: In order of magnitude, the port corporation spends almost \$13 million a year; \$6 million of those costs are treated differently because of the type of port structure you're under. So the \$2.3 million in interest, the \$850,000 worth of policing costs—

Mr. Hubbard: But getting back to the \$22 a tonne, could we break that \$22 down into trucking costs, handling costs, storage costs and port costs to find out just where...? A port like Pictou is doing the same thing for around 55% or 60% of what you're doing it for here in Saint John.

• 1410

Mr. Youden: It's \$2 a truck to go from the mill to the port, \$7 for unloading the vehicle and storage in a shed, and \$13 for loading the vessel.

Mr. Hubbard: In your study of this, what would a comparable breakdown be for say Pictou, Sheet Harbour, or some of the other ports? Is the big thing this \$13 a tonne, or is it in some of those other costs for unloading and storage?

Mr. Youden: It would be in the \$20 a tonne, not in the trucking. That would be the difference.

[Translation]

M. Gouk: Je n'en ai pas. Il y a ici quantité de renseignements intéressants dont nous tiendrons compte au même titre que de tous les autres. Votre exposé ne diverge pas profondément d'autres que nous avons entendus et nous le prendrons en considération.

Le président: Monsieur Hubbard.

M. Hubbard: J'imagine que vous vous considérez comme exclus du processus de prise de décision du port de Saint John. Y a-t-il un comité consultatif ou un quelconque comité auquel vous siégez traitant de la façon dont le port est administré et de la répartition des coûts, et des services jugés essentiels ou susceptibles d'être modifiés?

M. Youden: À l'heure actuelle, les paiements d'intérêt sont liés à la dette supportée par la structure du port. Les taxes foncières prennent la forme de subventions, qui dépendent. . .

M. Hubbard: Non, je vous demande s'il y a un comité consultatif auquel votre groupe siégerait et qui aurait quelque influence sur la structure portuaire, ici à Saint John.

M. Youden: Non.

M. Hubbard: Mais vous recommandez la mise sur pied d'un tel groupe consultatif afin que vous puissiez influencer sur ces décisions très importantes?

M. Youden: Oui.

M. Hubbard: Pourriez-vous nous donner une ventilation du coût du chargement d'une tonne de pâte à papier? Par exemple, je crois savoir qu'il vous en coûte 22\$ la tonne pour le transport entre votre usine de pâte jusqu'au quai et au chargement sur le navire. Pourriez-vous nous donner une ventilation de ces frais, entre frais de camionnage, frais d'entreposage, frais de manutention...? Où est la différence? Est-ce que le gros facteur concerne...?

M. Youden: Pour parler d'ordre de grandeur, la Société du port dépense près de 13 millions de dollars par an; 6 millions de dollars sont traités différemment en raison de la nature de la structure portuaire. Il y a donc les 2,3 millions de dollars de service de la dette, et 850 000\$ de frais de police. . .

M. Hubbard: Mais pour en revenir aux 22\$ par tonne, pourriez-vous nous ventiler ce coût entre frais de camionnage, frais de manutention, frais d'entreposage et frais portuaires afin que nous sachions... Un port comme Pictou fait la même chose pour environ 55 ou 60 p. 100 du coût de Saint John.

M. Youden: Il en coûte 2\$ par camion pour le transport depuis l'usine jusqu'au port, 7\$ pour le déchargement et l'entreposage dans un hangar et 13\$ pour le chargement sur le navire.

M. Hubbard: Vous qui avez étudié tous ces chiffres, quelle serait la ventilation comparable dans le port de Pictou, de Sheet Harbour, ou certains des autres ports? Est-ce que la grosse différence réside dans ces 14\$ la tonne, ou bien est-ce dans ces autres coûts de déchargement et d'entreposage?

M. Youden: C'est dans les 20\$ la tonne, pas dans le transport par camion. C'est là que réside la différence.

[Texte]

Mr. Hubbard: But is it handling? Are the longshoremen here charging too much or not being efficient? That \$13 is more than 50% of what the total cost is in Pictou. Can you give us some indication of where those costs are?

Mr. Youden: Of the \$12 million spent by the port corporation, almost half of it is for the costs we've outlined here in our presentation today, which are charged to the operator in the port, who turns around and charges us for those things for which he has to pay. He pays a rent for his building, and that rent pays for the property taxes, the interest and all of these other costs. We do not see all of the details in our bill. We are charged per tonne for in and out of the port.

An operator in Pictou or Dalhousie may not be charged the same rental rate, because the government does not have to recover the interest or the depreciation and does not have to recover \$850,000 in policing because they use the local police force. It's the rate charged through to us that is different because of those things.

Mr. Hubbard: So that \$13 is a ballpark figure and not just a charge for the labour input.

Mr. Youden: That is what it costs us today to load a tonne of pulp onto a vessel here in the port of Saint John. Those are our best estimates, based on quotations from other ports of what it would cost in those locations, assuming similar overtime and similar activities in each port.

Mr. Hubbard: The figures we received from Newfoundland would indicate that we probably have a fairly low rate, because we've seen rates much higher than that. In any case, it seems to be very high in terms of the other ones here in the maritime provinces.

What kind of disadvantage does this give you overall in terms of the other costs? Which shipping lines are you using, for example, to move this cargo?

Mr. Youden: A good example is if we were able to attract the export volume from the Woodland main mill, it would spread all of those fixed costs out over even more tonnes and make the cost of shipping through the port of Saint John that much more efficient. Because it is more expensive, we cannot attract business here.

Mr. Hubbard: Whose shipping lines are you using to ship most of this cargo?

Mr. Youden: Today we use Kent Line.

Mr. Hubbard: Which is owned by...?

Mr. Youden: It's an Irving company.

Mr. Hubbard: In terms of the overall delivery costs, we'll say from your mill to your place of sale, could you give us an idea of the tonnage costs of that?

Mr. Youden: That varies dramatically, depending on where it's going.

Mr. Hubbard: Say it's going to a European market like Hamburg.

A voice: Don Hall from Kent Line is coming up, and he'll give you all the rates you want. He gets the pulp out of the Miramichi.

[Traduction]

M. Hubbard: Mais est-ce la manutention? Est-ce que les débardeurs ici demandent trop cher ou sont inefficients? Ces 13\$ représentent plus de 50 p. 100 du coût total du même service à Pictou. Pouvez-vous nous dire où se situent ces coûts?

M. Youden: Sur les 12 millions de dollars dépensés par la société du port, près de la moitié couvre les frais que nous avons énumérés dans notre exposé tout à l'heure, et qui sont facturés à l'exploitant du port qui, lui-même, les répercute sur les factures qu'il nous adresse. Il paye un loyer pour son bâtiment, et ce loyer doit couvrir les taxes foncières, le service de la dette et tous ces autres coûts. Tous ces frais individuels ne sont pas répertoriés dans nos factures. On nous facture tant par tonne qui entre et sort du port.

Un exploitant de Pictou ou de Dalhousie n'aura pas à payer le même loyer, parce que le gouvernement n'a pas à recouvrer les intérêts ou l'amortissement ni les 850 000\$ de frais de police parce qu'ils font appel au corps de police local. Toutes ces différences font que l'on nous a facturé des tarifs différents.

M. Hubbard: Les 13\$ sont donc un chiffre global et non pas le coût de main-d'oeuvre.

M. Youden: C'est ce qu'il nous en coûte aujourd'hui pour charger une tonne de pâte à papier sur un navire ici, dans le port de Saint John. C'est la meilleure estimation que nous puissions donner, sur la base des tarifs qui sont proposés par les autres ports, à supposer que les heures supplémentaires et les activités dans chaque port soient similaires.

M. Hubbard: Les chiffres que l'on nous a donnés à Terre-Neuve indiquent que c'est un tarif relativement faible, car nous en avons vu des bien plus élevés que cela. Néanmoins, ils paraissent relativement élevés par rapport à ceux d'autres ports des provinces maritimes.

Quel désavantage cela représente-t-il pour vous, comparé à vos autres coûts? Par exemple, à quelle compagnie de navigation faites-vous appel pour transporter ce fret?

M. Youden: Un bon exemple est que si nous pouvions attirer dans le port le fret exporté par l'usine principale de Woodland, tous ces frais fixes seraient étalés sur un tonnage plus important, ce qui rendrait l'expédition via le port de Saint John d'autant plus efficiente. Mais parce que les tarifs dans le port sont plus élevés, nous ne pouvons obtenir ce trafic.

M. Hubbard: À quelle compagnie de navigation faites-vous appel pour transporter l'essentiel de votre pâte à papier?

M. Youden: Aujourd'hui nous faisons appel à Kent Line.

M. Hubbard: Qui appartient à qui?

M. Youden: C'est une société du groupe Irving.

M. Hubbard: Pour ce qui est de vos frais de transport d'ensemble, mettons de votre usine jusqu'au point de vente, quel en est le coût par tonne?

M. Youden: Cela varie considérablement, selon la destination.

M. Hubbard: Disons que la pâte soit destinée à un marché européen comme Hambourg.

Une voix: Don Hall, de Kent Line, sera ici prochainement et il pourra vous donner tous les chiffres que vous voulez. C'est lui qui transporte la pâte depuis la Miramichi.

[Text]

The Chairman: Charlie, I think you may be able to draw that answer from Irving Oil, the next witness.

Mr. Youden: In order of magnitude, loading it on the ship is about 20% of the cost of landing it in Europe.

Mr. Hubbard: Thank you.

The Chairman: Mr. Comuzzi.

• 1415

Mr. Comuzzi: Thank you for the report. Let me clarify something, as there seems to be a misconception in reading with the St. Lawrence report. Charlie and I and somebody else were on that. It was never intended that the system of cost recovery on the seaway was going to extend beyond those ports exclusively within the seaway. There was never any intention of applying that tax, as they do in the United States, to Vancouver, Prince Rupert, Halifax or Saint John. It was exclusively a seaway report. So that was not part of the exercise.

As I read your report, Mr. Youden, I saw in your report today some issues that we faced in the seaway report. One of our real concerns—I'm going from the seaway report, but now it's extended and goes from Prince Rupert right through our system—is when we look at how property taxes affect the competitiveness of Canadian ports.

You're not alone in Saint John. Some are a little better than others, but I could give you examples from right across the system. When you compare our taxation rate with port-related facilities and with our competitors in the United States, we are truly at a disadvantage. It's a provincial and municipal responsibility.

I appreciate what your group would recommend with respect to how these costs could be equalized or dealt with to make the entire port system in Canada more competitive than it is today. The interest stuff and the other stuff we can deal with, but municipal taxation or grants in lieu of taxes right across the system is a barrier to cost-competitive Canadian ports. It may be unfair to ask you that on the spur of the moment, but I'd be interested in your company's comments on what we can do, either today or in the near future.

The Chairman: I agree, a couple of words probably would come to mind, but—

Mr. Comuzzi: There has to be a solution to it.

Mr. J.K. Irving: We have a problem and there are two things we can do. One is to get our costs down and the other is to get the volume up to make the port viable. But we're not working in that vein. We're splintered here in New Brunswick. New Brunswick can afford one good port. Saint John is the year-round port, and it should be looked at as New Brunswick's port and utilized to sell our goods around the world. For political and many reasons, however, you have a port in St.

[Translation]

Le président: Charlie, je pense que vous pourrez obtenir la réponse à cette question auprès de Irving Oil, le prochain témoin.

M. Youden: Pour avoir un ordre de grandeur, le chargement sur le navire représente environ 20 p. 100 du coût du transport jusqu'en Europe.

M. Hubbard: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Je vous remercie de votre rapport. J'aimerais clarifier un point car il semble y avoir quelques malentendus au sujet du rapport sur le Saint-Laurent. Charlie et moi-même et un autre député étions membres de ce comité. Il n'a jamais été question que le recouvrement du coût de la Voie maritime soit étendu à des ports autres que ceux situés sur la Voie maritime. Il n'a jamais été question d'appliquer cette taxe, comme on l'a fait aux États-Unis, à des ports comme Vancouver, Prince Rupert, Halifax ou Saint John. Il s'agissait exclusivement des ports de la Voie maritime. Il n'a jamais été prévu d'aller plus loin.

En lisant votre mémoire, monsieur Youden, j'ai vu que vous y abordez certaines des questions que nous nous sommes posées dans le rapport sur la Voie maritime. L'une de nos grandes préoccupations—nous nous l'étions posée au sujet de la Voie maritime mais c'est vrai également de tous les autres ports du réseau et jusqu'à Prince Rupert—c'est que les taxes foncières nuisent à la compétitivité des ports canadiens.

Vous n'êtes pas seuls dans votre cas à Saint John. Certains ont un fardeau un peu moins lourd que d'autres, mais je peux vous citer des exemples de ports un peu partout. Si l'on compare le taux d'imposition de nos installations portuaires avec celui de nos concurrents américains, nous sommes véritablement défavorisés. Cet aspect relève de la compétence provinciale et municipale.

Je comprends bien la recommandation que vous formulez concernant une égalisation de ces coûts de façon à rendre l'ensemble du système portuaire canadien plus compétitif qu'il ne l'est aujourd'hui. Nous pouvons régler le problème du service de la dette et d'autres aspects, mais la fiscalité municipale ou les subventions tenant lieu de taxes représentent un obstacle à la compétitivité des ports canadiens. Il est peut-être un peu déloyal de vous poser cette question sans un préavis, mais j'aimerais savoir ce que vous nous recommanderiez de faire, soit immédiatement soit dans un avenir proche.

Le président: Je suis d'accord, quelques idées viennent rapidement à l'esprit mais...

M. Comuzzi: Il faut trouver une solution.

M. J.K. Irving: Nous avons un problème et il y a deux possibilités. La première est de réduire nos frais et la deuxième est d'augmenter le volume du trafic de façon à rendre le port plus viable. Mais ce n'est pas la direction dans laquelle on semble engagé. Le trafic est trop éclaté ici, au Nouveau-Brunswick. Le Nouveau-Brunswick a les moyens de posséder un seul bon port. Saint John est le port praticable toute l'année et il faudrait le considérer comme le port privilégié du Nouveau-

[Texte]

Andrews, one on the Miramichi, one in Belledune and one in Dalhousie. More money is being spent on them, and we're splintered. In my estimation, that is the wrong thing to do. We should take Saint John and Halifax and make them into darn good competitive ports.

If you're selling a product around the world, you have to give service. How do you give service if you're shipping around the world? You must have ships regularly calling in and out, and going to the markets you're selling to. Once every month or every two months is no good because you can't give the service. You must have ten-day or two-week service, and if you are splintered in many little ports you cannot do that.

If we bring all of our product to one port and ships come in here every ten days for forest products for Antwerp or Rotterdam or wherever it might be, another one to the Mediterranean and another to South America, we'll be able to look after our customers. They will come back and they will buy from us. But if a ship comes to northern New Brunswick one month and southern New Brunswick the next month, we're not going to give the service. That has forced us as a company into the shipping business in a bigger way than we'd planned because without good shipping service you can't hold on to your customers.

● 1420

I'm getting a little off the track here, but I think —

The Chairman: No, you're hitting it right on the nose, Mr. Irving. In fact, by logical extension, why stop your vision there? There have even been political arguments about we have so many provinces in one end of the country with so little of the population. Why don't we have one province on the east coast of Canada? Why don't we have one port, Halifax, look after the whole thing, and shut everybody down?

Mr. J.K. Irving: Well, I tell you if you could get the three provinces together we'd ship our stuff to Halifax. We're safe for a while.

The Chairman: I think this government is trying, with this committee and the presentations being made to it, and the work being done by the minister, Doug Young, to get to some kind of point, but fairly and equitably.

Mr. J.K. Irving: Yes, but don't build another port in Belledune. Bring the product from northern New Brunswick down to Saint John, where it's ice-free. There are no problems going in year-round, the inland transportation is getting better, the railways are getting competitive and are going to get more competitive, and it's going to become less costly to move products a couple of hundred miles.

The Chairman: The government is certainly looking at this. We understand, and a common cry is being heard from the ports, etc., on the bureaucracy level and the CPC, for example, about the policing issue and many other issues surrounding the management.

[Traduction]

Brunswick, servant à exporter nos marchandises partout dans le monde. Pour des raisons politiques et beaucoup d'autres raisons, il y a aussi un port à St. Andrews, un sur la Miramichi, un à Belledune et un à Dalhousie. Ils coûtent cher et l'effort est dispersé. À mon sens, cela n'est pas la bonne façon de faire. Il faudrait se concentrer sur les ports de Saint John et de Halifax et en faire des ports extrêmement compétitifs.

Si vous voulez vendre un produit dans le monde entier, il faut donner un bon service. Comment offrir un bon service partout dans le monde? Il faut avoir une grande fréquence de départs de navires desservant tous les marchés sur lesquels on vend. Il ne suffit pas d'un navire par mois ou tous les deux mois, car alors on ne peut offrir un bon service. Il faut un départ tous les dix jours ou toutes les deux semaines, et lorsque le trafic est trop dispersé entre un grand nombre de petits ports, c'est impossible.

Si nous acheminons toute la production dans un seul port, avec des navires transportant des produits forestiers partant tous les 10 jours pour Anvers ou Rotterdam, avec un autre desservant la Méditerranée et un autre l'Amérique du Sud, nous pourrions donner un bon service à nos clients. Ils seraient davantage motivés à se fournir chez nous. Mais si un navire dessert le nord du Nouveau-Brunswick une fois par mois, et le sud du Nouveau-Brunswick le mois suivant, nous ne pourrions offrir ce bon service. Cela a contraint notre compagnie à se lancer davantage dans le secteur du transport que nous ne l'avions prévu, car sans un bon service de transport, nous perdrons nos clients.

Je sors un peu du sujet, mais je pense. . .

Le président: Non, ce que vous dites est tout à fait pertinent, monsieur Irving. D'ailleurs, si on poursuit le raisonnement, pourquoi s'arrêter là? Il y a même une argumentation politique qui conteste le fait qu'il y ait tant de provinces dans ce bout du pays, qui est si peu peuplé. Pourquoi ne pas avoir une seule province sur toute la côte est du Canada? Pourquoi ne pas avoir qu'un seul port, Halifax, qui assure tout le transport maritime, et fermer tous les autres?

M. J.K. Irving: Eh bien, je peux vous dire que si vous parvenez à fusionner les trois provinces, nous enverrons tout notre fret à Halifax. Mais cela n'arrivera pas de sitôt.

Le président: Je pense que notre gouvernement, avec l'aide de ce Comité et des témoins qui y comparaissent, ainsi qu'avec le travail fait par le ministre Doug Young, essaie de parvenir à une certaine rationalisation, mais de manière juste et équitable.

M. J.K. Irving: Oui, mais ne construisez pas un autre port à Belledune. Transportez la marchandise depuis le nord du Nouveau-Brunswick jusqu'à Saint John qui est libre de glace. Il n'y a aucun problème de navigation en hiver, les transports intérieurs sont encore meilleurs, les chemins de fer deviennent compétitifs et le deviendront encore plus à l'avenir, si bien qu'il en coûtera moins cher de transporter la marchandise par voie de terre sur quelques centaines de milles.

Le président: Le gouvernement y réfléchit très certainement. Nous comprenons la situation et nous entendons partout les mêmes récriminations de la part des ports concernant le fardeau bureaucratique et la SCP, par exemple, le problème de service de police et quantité d'autres problèmes de gestion.

[Text]

Mr. J.K. Irving: You have to cut your costs. You can't dredge every little port around the countryside. There isn't enough money for it any more. It would be fine if we had the money, but we don't have the money so we have to spend wisely.

The Chairman: We have to spend as wisely as we can, given the geography. If you're on an island you have to get to it by ship.

Mr. Comuzzi: The property assessment is a very real cost in Saint John. I don't want to put you on the spot, but do you think you could offer some solutions to that? I agree with Mr. Irving that you have to get the volume up and so on, but it still doesn't address the fundamental issue that it's a barrier around the neck. How do we come to grips with that?

Mr. Youden: First of all, if there is a tax we have to be charged the same across the board. But getting past that issue, if investment decisions are being made to build mills in Canada and the U.S., and part of the factor of where they go is what it costs to get to port, we need to charge the ports the same as the people with whom we compete, so we can compete to get the capital spent in Canada and not other places.

If ports 200 miles from here are under a different cost structure, ours must be close to theirs or we're not going to be able to attract the business.

Mr. Comuzzi: I don't think that answers my question, but if you can think about it further I'd appreciate it.

Mrs. Wayne: I would just like to ask you a question with regard to the interest expense for the port. You say it's seven to ten times higher than Halifax, Montreal and Quebec, and some ports are not even responsible for their interest. Which ports are not responsible for their interest? Was that just a decision of government at the federal level?

Mr. Youden: My understanding is that if you're under Ports Canada you're subject to one set of rules and if you're under Fisheries and Oceans it's another set of rules. You get charged for different things.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for your intervention. These facts and figures are necessary and the charts are terrific, but you sure get a lot of information when you can go one on one with J.K. Irving. Thank you, sir. I meant that as a compliment.

• 1425

Colleagues, we're going to bring to the table a double whammy here: Blaine Higgs from Irving Oil and Donald Hall and Captain Gates from Kent Line Ltd. They want to present together, so we can get their submission together and then ask questions of both of them after they've both completed.

Gentlemen, welcome. When you're settled in and comfortable, please begin your presentations.

Mr. Donald A. Hall (Vice-President and General Manager, Kent Line Ltd.): Good afternoon, Mr. Chairman and members. My name is Don Hall. I'm the vice-president and general manager of Kent Line Ltd. With me are Captain Gates, who is in charge of our tanker operations, and Blaine Higgs, who is the distribution manager for Irving Oil Ltd.

[Translation]

M. J.K. Irving: Il faut réduire les frais. On n'a pas les moyens de draguer l'entrée de chaque petit port dans tout le pays. Il n'y a plus assez d'argent pour cela. Ce serait bien si nous en avions les moyens, mais nous ne les avons plus et il faut dépenser avec sagesse.

Le président: Il faut dépenser de façon aussi sage que possible, compte tenu de notre géographie. Si vous êtes une île, vous avez besoin d'un port.

M. Comuzzi: La fiscalité foncière représente un coût très réel à Saint John. Je n'essaye pas de vous coincer, mais auriez-vous une solution à proposer? Je conviens avec M. Irving qu'il faut augmenter le volume du trafic, mais cela ne règle pas le problème fondamental que représente ce fardeau. Quelle solution y a-t-il?

M. Youden: Premièrement, s'il doit y avoir une taxe foncière, il faut qu'elle soit la même partout. Mais indépendamment de cela, des décisions d'investissement sont prises à chaque jour qui déterminent si une usine va être construite au Canada ou aux États-Unis, et l'un des facteurs est le coût du transport. Il faut donc que les frais portuaires soient les mêmes chez nous que chez nos concurrents, afin que nous soyons compétitifs et obtenions que les investissements soient faits au Canada et non pas ailleurs.

Si des ports à 200 milles de distance d'ici ont une structure de coût différente, nous devons aligner la nôtre, faute de quoi nous ne parviendrons pas à attirer les industries.

M. Comuzzi: Je ne pense pas que cela réponde à ma question, mais si vous pouviez y réfléchir plus avant, je vous en serais reconnaissant.

Mme Wayne: J'aimerais juste vous poser une question concernant les frais d'intérêt du port. Vous dites qu'ils sont de sept à dix fois plus élevés qu'à Halifax, ou Montréal et Québec et que certains ports ne doivent même pas payer les intérêts de leur dette. De quels ports s'agit-il? Est-ce dû à une décision du gouvernement fédéral?

M. Youden: Je crois savoir qu'un port dépendant de Ports Canada est soumis à un ensemble de règles et qu'un port relevant de Pêches et Océans est soumis à un autre ensemble de règles. Les coûts facturés au port ne sont pas les mêmes.

Le président: Merci beaucoup de votre intervention, messieurs. Tous ces faits et chiffres nous sont nécessaires et vos diagrammes étaient très précieux, mais il est évident que lorsqu'on rencontre J.K. Irving, on obtient des grandes masses de renseignements. Je vous remercie, monsieur. C'est un compliment que je vous fais.

Chers collègues, nous allons faire venir à la table un doublet: Blaine Higgs de Irving Oil et Donald Hall et le capitaine Gates de la Kent Line Ltd. Ils souhaitent faire leur présentation ensemble et nous allons donc écouter leurs exposés avant de leur poser des questions à tous deux quand ils auront fini.

Messieurs, bienvenue. Installez-vous et commencez.

M. Donald A. Hall (vice-président et directeur général, Kent Line Ltd.): Monsieur le président, mesdames, messieurs, bonjour. Je m'appelle Don Hall. Je suis vice-président et directeur général de la Kent Line Ltd. Je suis accompagné du capitaine Gates qui est responsable des activités de nos navires-citernes, et de Blaine Higgs, directeur de la distribution pour Irving Oil Ltd.

[Texte]

I guess to start with I'd just like to give you a quick overview of our operations and how we fit in with the group. Kent Line, as has been mentioned, is a wholly owned subsidiary of the Irving group. I think you're familiar with the group overall, but perhaps not with Kent Line.

Kent Line itself has three business lines. The first business line is a ship management division which, on behalf of affiliated companies, manages five product tankers ranging from a 12,000-tonner up to 38,000-tonners, as well as one dry cargo vessel. The ships operate in eastern Canada, the U.S. east coast, and the Caribbean. Within that division we also provide the services of a mooring master at Canaport who assists in the docking of the VLCCs at the monobuoy.

The second line of business Kent Line has is a liner service to the Caribbean, which is part of Kent Line International Ltd. On that service we have four vessels: two roll on-roll off side-loader vessels and two container ships.

In the Caribbean we service all the major islands. We're also into the north coast of South America and the east coast of Central America. In fact, we are providing the only service to that part of the world from eastern Canada and our cargoes down there are made up of a mixture of forest products, steels, metals, and project cargoes, as well as our container business, both reefer and dry containers.

The last line of business we have, also under Kent Line International, is the business of moving forest products and general cargoes between eastern Canada, northeastern U.S., and Europe. At the present time we have four vessels on that service. One is called a side-loading vessel and the others are open hatch bulkers. We run to and from a variety of ports, both in the U.K. and on the continent. We run into the Baltic, into the U.S.S.R., and we're back, as I say, around eastern Canada and the northeastern U.S.

In 1994 Kent Line vessels made 545 calls in eastern Canada. At Saint John, which is our main port of call, we had about 400 calls. That's about 60% of all the international calls at this port.

We're pleased with the government's initiative to reduce subsidies and commercialize operations wherever possible. We believe this will serve to eliminate existing distortions in the transportation system and help us move towards that level playing field.

There are a couple of specific items we'd like to comment on; I'll give them to you briefly. The first one is with regard to the pilotage services at Canaport.

The current operation at Canaport consists of a qualified mooring master who has a full foreign going master certification. He works in conjunction with the Saint John harbour pilot and the ship's captain to moor and unmoor the

[Traduction]

J'aimerais en commençant vous donner un bref aperçu de nos activités et de notre place au sein du groupe. Comme on l'a indiqué, Kent Line est une filiale à 100 p. 100 du groupe Irving. Vous connaissez, je pense, le groupe en tant que tel mais ce n'est peut-être pas le cas pour ce qui est de Kent Line.

Kent Line a trois grands secteurs d'activités. Le premier est la gestion du trafic marchandises dans le cadre duquel, au nom de compagnies affiliées, nous gérons cinq navires-citernes jaugeant entre 12 000 et 38 000 tonnes ainsi qu'un navire à cargaison sèche. Ces navires circulent dans l'est du Canada, sur la côte est des États-Unis et dans les Antilles. Le capitaine d'amarrage qui travaille à Canaport et qui participe aux opérations d'accostage des TGTB à la bouée de mouillage individuel fait également partie de cette division.

En second lieu, nous assurons des liaisons régulières avec les Antilles, dans le cadre des activités de la Kent Line International Ltd. Nous opérons dans ce secteur quatre navires: deux rouliers à chargement latéral et deux navires de conteneurs.

Dans les Antilles, nous assurons la liaison avec toutes les principales îles. Nous desservons également la côte nord de l'Amérique du Sud et la côte est de l'Amérique centrale. De fait, nous sommes les seuls à fournir un service entre l'est du Canada et cette partie du monde où nous livrons des produits forestiers, de l'acier, des métaux, en plus des marchandises en conteneurs, qu'il s'agisse de cargaison sèche ou de cargo réfrigéré.

Enfin, toujours sous l'égide de Kent Line International, nous transportons des produits forestiers et des marchandises générales entre l'est du Canada, le nord-est des États-Unis et l'Europe. Actuellement, nous avons quatre navires qui assurent ce service. L'un est ce qu'on appelle un roulier à chargement latéral alors que les autres sont des vraquiers chargés par les écoutilles. Nous desservons un nombre appréciable de ports au Royaume-Uni et sur le continent, dans la Baltique et en Russie, par exemple, et au retour, nous accostons sur la côte est du Canada et dans le nord-est des États-Unis.

En 1994, les navires de la Kent Line ont fait 545 escales dans l'Est canadien. Cela comprend environ 400 escales à Saint John, le port où nous mouillons le plus souvent. Cela représente à peu près 60 p. 100 de toutes les escales effectuées dans ce port par des navires assurant des liaisons internationales.

Nous sommes en faveur de l'initiative lancée par le gouvernement afin de réduire les subventions et de commercialiser les opérations partout où cela est possible. Nous estimons que cela servira à éliminer les différences de traitement qui existent actuellement dans le secteur des transports et que cela favorisera l'établissement d'un système équitable.

Nous aimerions faire des observations sur deux ou trois points précis que je vais évoquer brièvement. Tout d'abord, les services de pilotage à Canaport.

À l'heure actuelle, on trouve à Canaport un capitaine d'amarrage qui a toutes les qualifications professionnelles requises étant donné qu'il détient un brevet de capitaine au long cours. Il travaille en collaboration avec le pilote du havre de

[Text]

crude ships at the offshore monobuoy. On completion of the mooring duties, the pilot goes ashore while the mooring master stays on board for the entire discharge of the vessel, monitoring and discharging the activities, and advising the ship's captain of local weather conditions and the ship movements at the buoy.

In relation to that I'd simply make a comment about the weather office, although I realize it's not the focus of this group. It's recently been decided to close the weather office in Saint John and centralize the activities in Fredericton. We are genuinely disappointed with that decision. I think the masters out at the monobuoy make good use of the weather office here. It's pretty critical—and Captain Gates may comment on it later—to have really up-to-date weather information. It's a little harder to receive information in Fredericton concerning what's happening here in Saint John.

• 1430

After the ship is discharged, the pilot is given his notice to come out. He comes back to the monobuoy and the ship is unmoored. Occasionally during the discharge we have weather blowing up. Then the pilot comes out and helps move the ship off the buoy. If the pilot's not available, a waiver is granted and the mooring master takes the ship off the buoy with the ship's captain.

I think this operation has been successful now for over 20 years. What we're seeing now in these days of increased environmental awareness and economic pressures is that it's very important to maintain safe and efficient operations, but we would like to try to enhance it whenever we can.

We believe this can be accomplished by employing a second fully qualified mooring master to assist in all the activities relating to a crude ship at the monobuoy. The assistant mooring master would not only replace the duties currently performed by the pilot, who would have the added benefit of attending and participating in the entire discharge of the ship. Additionally, in the event of sudden climatic changes and the need for the ship to leave the monobuoy, the necessary qualified person would already be on board the ship.

As for retaining the pilots for the entire discharge as an alternative, we believe this would be economically prohibitive and a limitation on the pilots in their ability to carry out the work with the other ships in the port.

[Translation]

Saint John et le capitaine du navire concerné lorsque des navires transporteurs de brut jettent ou lèvent l'ancre à la bouée de mouillage individuel qui se trouve au large de la côte. Une fois ces opérations terminées, le pilote rentre à terre alors que le capitaine d'amarrage reste à bord pendant tout le temps requis pour décharger le navire, afin de contrôler les activités de déchargement et de conseiller le capitaine du navire en ce qui a trait aux conditions météorologiques locales et aux mouvements du navire aux abords de la bouée de mouillage.

À ce propos, j'aimerais simplement faire un commentaire sur le Bureau météorologique, même si, je le sais bien, ce n'est pas un des points auxquels s'intéresse ce groupe. Dernièrement, on a décidé de fermer le Bureau météorologique de Saint John et de centraliser les activités à Fredericton. C'est une décision qui nous navre. À mon avis, les capitaines qui jettent l'ancre à la bouée de mouillage ont bien besoin du Bureau météorologique local. Il est plutôt essentiel—et le capitaine Gates fera sans doute plus tard des observations à ce sujet—d'avoir des informations météorologiques véritablement à jour. Cela rend les choses un peu plus difficiles de savoir ce qui se passe ici, à Saint John, lorsque les informations sont transmises de Fredericton.

Une fois le navire déchargé, le pilote a l'autorisation de partir. Il revient à la bouée de mouillage et le navire lève l'ancre. De temps à autre, au cours des opérations de déchargement, le temps se gâte. Le pilote revient alors à bord et participe à la manœuvre destinée à éloigner le navire de la bouée de mouillage. Si le pilote n'est pas disponible, on accorde une exemption et c'est le capitaine d'amarrage qui aide le capitaine du navire à l'éloigner de la bouée de mouillage.

À mon avis, cette méthode a de bons résultats depuis maintenant plus de 20 ans. À une époque où l'on est de plus en plus conscient de la nécessité de protéger l'environnement et où les considérations économiques ont de plus en plus d'importance, il est devenu essentiel de veiller à la sécurité et à l'efficacité des opérations; ce sont des conditions que nous voudrions améliorer chaque fois que cela est possible.

De notre point de vue, on peut y parvenir en employant un second capitaine d'amarrage possédant toutes les qualifications professionnelles requises dont le rôle serait de prêter main forte à toutes les manœuvres d'un navire transporteur de brut qui a jeté l'ancre à la bouée de mouillage. Le capitaine d'amarrage adjoint pourrait non seulement être chargé des fonctions assurées actuellement par le pilote, mais il pourrait également être présent tout au long du déchargement du navire et y participer, ce qui représente un autre avantage. De plus, au cas où les conditions climatiques changeraient soudainement et que le navire serait obligé de quitter la bouée de mouillage, les personnes qualifiées dont on a besoin en ces circonstances seraient déjà à bord.

L'autre option, ce serait que les pilotes restent à bord pendant tout le déchargement. À notre avis, les coûts seraient prohibitifs et cela réduirait le nombre de pilotes disponibles pour guider les manœuvres d'autres navires dans le port.

[Texte]

There are a couple of things we would like to mention with regard to this suggestion. There are a number of installations around the world similar to the Canaport monobuoy that are routinely operated without the compulsory pilotage service but are operated with fully qualified mooring masters.

As well as that, due to the repeated exposure of the dedicated mooring masters to the operation at Canaport, their experience level at the monobuoy is in fact higher than that of the pilots, who provide only a rotational coverage system.

I guess on this issue our point is that, in the past, rules and regulations have been developed to protect the pilots. The opportunity now exists to enhance the operation of the Canaport monobuoy while at the same time relieving the government of the responsibility to provide pilotage coverage. We recommend that the mandatory pilotage requirement for Canaport be dropped in favour of using the qualified mooring masters.

The second issue we would comment on very briefly is the cost-recovery issue on coast guard ice-breaking operations. We operate vessels in eastern Canada, Newfoundland and St. Lawrence River ports on a year-round basis. Our own vessels have been built to high-ice-class standards for winter operations. When we charter vessels, which we regularly do, we normally charter either 1A or 1A super-ice-class vessels, which is the highest of the ice-class vessels available outside of actual ice-breakers.

We feel that we spent additional money on the construction of our own vessels and we pay higher charter rates for these high-ice-class vessels. Although we require ice-breaking assistance on occasion, our ships are normally able to trade without assistance.

Perhaps this is a bit of a concern we have in light of some of the things we've heard suggested, but I guess we would like to say that we strongly support the concept of user-pay for ice-breaking services. We believe this would encourage operators to use ice-class equipment when appropriate, and not charter and use vessels that are not suitable for the conditions we have in eastern Canada. Overall, it would in fact reduce the demand for ice-breaking services.

On the other hand, if there is to be an ice-breaking service charge on all vessels, then we believe that those charges should be scaled to reduce the cost for operators that have already paid extra for these ice-class vessels.

The last issue we would like to make note of has to do with port operations. I realize there have been some comments on it before, but we'll make some again. We make use of a lot of the ports in eastern Canada to load and discharge cargo. We're probably as familiar with these reports as anybody in the country.

[Traduction]

Il y a deux ou trois points que nous aimerions mentionner à propos de cette suggestion. On trouve à travers le monde un certain nombre d'installations comparables à la bouée de mouillage de Canaport où, au lieu d'imposer le recours aux services de pilotes, on fait appel à des capitaines d'amarrage qualifiés.

Par ailleurs, étant donné que les capitaines d'amarrage attachés à l'exploitation de Canaport accomplissent les mêmes manoeuvres de façon répétée, ils connaissent en réalité beaucoup mieux les conditions à la bouée de mouillage que les pilotes qui assurent ce service uniquement par roulement.

Ce à quoi nous voulons en venir sur ce point c'est que, dans le passé, on a établi des règles et des règlements pour protéger les pilotes. Les conditions sont maintenant réunies pour améliorer l'exploitation de la bouée de mouillage de Canaport tout en déchargeant le gouvernement de ses responsabilités en ce qui concerne les services de pilotage. Nous recommandons d'abandonner le recours obligatoire aux services de pilotes à Canaport et de les remplacer par des capitaines d'amarrage qualifiés.

Le deuxième point sur lequel nous aimerions faire quelques brèves observations est la question du recouvrement des coûts des opérations de déglacage de la Garde côtière. Nous exploitons des navires qui font escale toute l'année dans des ports de la côte est du Canada, de Terre-Neuve et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nos propres navires ont une cote «glace» très élevée qui les rend aptes à circuler pendant l'hiver. Lorsque nous affrétons des navires, ce que nous faisons fréquemment, nous choisissons normalement des navires de cote «glace» 1A ou Super 1A, c'est-à-dire les cotes les plus élevées en dehors de celles qui s'appliquent aux brise-glace eux-mêmes.

Nous avons donc engagé des frais supplémentaires dans la construction de nos propres navires et nous payons plus cher pour affréter des navires de cote «glace» élevée. Même si de temps à autre, nous avons besoin des services d'un brise-glace, nos navires peuvent généralement s'en passer pour assurer nos liaisons commerciales.

Étant donné les suggestions qui ont été faites et dont nous avons entendu parler, je suppose que ce qui nous tient à coeur c'est de dire que nous sommes tout à fait en faveur du principe de l'utilisateur-payeur en ce qui concerne les services des brise-glace. Nous estimons que cela encouragerait les exploitants à utiliser un équipement de cote «glace» lorsque cela s'impose, et à ne pas affréter ni utiliser de navires qui ne sont pas aptes à circuler étant donné les conditions climatiques de l'est du Canada. Dans l'ensemble, cela réduirait la demande de brise-glace.

Par ailleurs, si tous les navires doivent participer au financement des brise-glace, nous estimons que ces frais devraient être réduits dans le cas des exploitants qui ont déjà déboursé davantage pour payer des navires de cote «glace».

Le dernier point que nous aimerions évoquer concerne les opérations portuaires. Je sais que l'on a déjà fait certains commentaires à ce sujet, mais nous aimerions y ajouter les nôtres. Nous fréquentons beaucoup les ports de la côte est du Canada où nous chargeons et déchargeons des marchandises. Nous connaissons sans doute aussi bien ces ports que qui que ce soit au Canada.

[Text]

[Translation]

• 1435

In many cases, similar facilities are provided within a short distance of one another, and this leads to a duplication of costs to build and maintain all those facilities. It also leads to a dispersal of the traffic between all those ports. While this is in some ways attractive to us in that it offers some competition, we've come to believe that in the long run it's not in the best interests of the participants of the system.

More and more, I think, port and terminal operations are becoming capital-intensive industries. They require large investments in equipment and manpower to take advantage of the most modern and technologically efficient systems available. There are substantial economies of scale in these operations, which we, as a user, would want to take advantage of if we're going to remain competitive on behalf of our customers. Any action that serves to further spread the available traffic over more ports and terminals can only result ultimately in higher costs for all users.

We believe it's important that the operation of all ports be placed on a consistent basis. For example, the variety of cost recovery mandates in existence for different ports results in distortions in traffic flows. As we noted, this leads to a reduction in the economies of scale and ultimately higher costs.

We believe ports should be put on a commercial footing and facilities should only be constructed by private enterprise when they're required. This ensures the facilities are justified and stops, again, this wasteful duplication.

I guess it's been mentioned before about Belledune. We would also make the case that we are major users of this port and major users of the forest products facilities in this port. Anything that's done to take traffic away from an already established facility, which causes them to have fewer tonnes to spread their fixed costs over, is not going to benefit us at all. We have no choice but to pass those costs on to our customers.

There's been a suggestion made by the St. Lawrence Seaway Authority, I think, that there be an *ad valorem* tax applied to all tonnage moved through Canadian ports. We believe this is simply a hidden subsidy to the higher-cost operations. It doesn't properly allocate the costs and we shouldn't be tolerating this. It only serves to perpetuate inefficient operations and is contrary to the objectives of the committee.

In summary, Kent Line is fully supportive of the principles of the standing committee with respect to user-pay-user-say, the elimination of services provided by the federal government for which there is no economic justification, and the reduction or

Dans bien des cas, des installations comparables ont été établies à peu de distance les unes des autres: les frais engagés pour construire et entretenir ces installations font double emploi et cela entraîne également l'éparpillement des activités entre tous ces ports. Même si, d'un côté, cela est à notre avantage car cela crée une certaine concurrence, nous en sommes arrivés à la conclusion qu'à long terme, cela n'est pas dans le meilleur intérêt des parties prenantes au système.

De plus en plus, je pense, ce sont des industries capitalistiques qui opèrent dans les ports et les terminaux. Il faut qu'elles investissent massivement dans l'équipement et la main-d'œuvre afin de tirer profit des systèmes les plus modernes et les plus efficaces sur le plan technologique. Cela permet de faire des économies d'échelle substantielles dont nous, les utilisateurs, aimerions bénéficier pour que les services que nous offrons à nos clients restent compétitifs. Cette initiative qui aboutit à disperser davantage les activités dans d'autres ports et d'autres terminaux ne peut que se traduire par des coûts plus élevés pour tous les utilisateurs.

Pour nous, il est important que tous les ports soient exploités d'une façon cohérente. Par exemple, tous les ports ne sont pas tenus de suivre les mêmes règles en ce qui concerne le recouvrement des coûts et cela entraîne des différences anormales en ce qui concerne le trafic. Comme on l'a noté, tout cela aboutit à réduire les économies d'échelle et, au bout du compte, à des frais plus élevés.

Nous estimons que les ports devraient être exploités selon des pratiques commerciales et que les installations ne devraient être construites par l'entreprise privée que lorsqu'elles sont nécessaires. Ainsi, on serait tenu de justifier la construction d'installations et cela mettrait fin, encore une fois, au double emploi et au gaspillage.

Je pense que l'on vous a déjà parlé de Belledune. Nous sommes également un gros utilisateur de ce port et des installations que l'on y trouve pour le transport des produits forestiers. Toute initiative qui aboutit à réduire le trafic dans un port où des installations existent déjà et qui forcent l'exploitant à étaler ses coûts fixes sur un tonnage de moindre envergure n'est absolument pas à notre avantage. Nous n'avons d'autre choix que de répartir ces coûts sur nos clients.

C'est, je pense, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent qui a suggéré que l'on impose une taxe sur la valeur de tout le tonnage transitant par les ports canadiens. À notre avis, même si ce n'est pas le nom qu'on lui donne, cela revient tout simplement à accorder une subvention aux installations qui coûtent le plus cher. Les coûts ne sont pas répartis de façon appropriée et c'est une situation que nous ne devrions pas tolérer. Cela sert uniquement à perpétuer des opérations qui ne sont pas rentables et cela est contraire aux objectifs poursuivis par le Comité.

En conclusion, Kent Line appuie sans réserve les principes avancés par le Comité permanent en ce qui concerne l'idée que c'est l'utilisateur qui doit payer et décider, que les services fournis par le gouvernement fédéral et qui n'ont aucune

[Texte]

[Traduction]

elimination of subsidized services. The recent federal budget eliminated some subsidies, such as the WGTA and the Atlantic freight rate subsidies, that have traditionally distorted the choice of routes and modes of transport used by industry in Canada.

We believe the recommendations set out above would further increase the competitiveness of the marine mode in Canada. We believe in our business that the marine industry is vitally important to our position in international trade. Any activities that serve to distort the decision-making process of the market will ultimately reduce efficiency and therefore our competitive position.

We welcome the opportunity to be part of and support the process that has as its objective the elimination of wasteful duplication and market-distorting subsidies.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall, for a well-presented submission to the committee and for the work you've put into it. You've touched on a lot of the terms of reference that were given to us by the minister, and we appreciate your doing that.

We'll go to questions. Mr. Gouk.

Mr. Gouk: I pretty much agree with what you've been saying. As I've told others, it's not inconsistent with what we've been hearing from the mass of people putting in.

With regard to your comments on ice-breaking, certainly I believe it should be user-pay so that there is more of a level playing field for those who don't require it. But then there are situations like you've mentioned, where you do require it on occasion but you have made an investment that others maybe haven't made, in terms of ice-strengthened ships.

Where there is user-pay, given the fact that you still require some service—either escort service in the case of heavy ice conditions or at least keeping it broken up, which you can then push your way through with an ice-strengthened hull—how do you see the recovery costs being applied to you? Given that you feel—and I don't disagree—that there should be a differential between you and a non-ice-strengthened or lesser-ice-strengthened ship, how would we apply that?

Mr. Hall: The short answer is I don't know. I don't know how you'd set it up. You're right. Obviously there are occasions when we do need the services of ice-breakers. We would expect to pay for them in those cases. What we object to are ships

justification sur le plan économique devraient être éliminés et que l'on doit réduire ou faire disparaître tout simplement les services subventionnés. Dans son dernier budget, le gouvernement fédéral a éliminé certaines subventions qui avaient, jusqu'ici, influencé le choix du trajet et des modes de transport empruntés par l'industrie au Canada, par exemple, les subventions accordées en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et celles qui s'appliquaient aux tarifs de fret dans la région atlantique.

Nous sommes convaincus que les recommandations que nous avons présentées accroîtraient la compétitivité du secteur du transport maritime au Canada. Nous estimons que l'industrie du transport maritime joue un rôle vital pour assurer notre position sur les marchés internationaux. Toute initiative qui empêche les décisions d'être prises en fonction des conditions du marché finira par réduire notre efficience et, par conséquent, notre compétitivité.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de participer au processus dont l'objectif est d'éliminer le gaspillage qui résulte d'activités qui font double emploi ainsi que les subventions qui faussent les conditions du marché; c'est un processus que nous appuyons.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Hall, d'avoir fait une excellente présentation au Comité et d'y avoir consacré autant de travail. Vous avez suivi bien des points que l'on retrouve dans l'ordre de renvoi que nous a donné le ministre et nous vous en sommes reconnaissants.

Passons maintenant aux questions. Monsieur Gouk.

M. Gouk: Dans l'ensemble, je suis d'accord avec ce que vous avez déclaré. Comme je l'ai dit aux autres, ce n'est pas très différent de ce que la majorité des gens que nous avons entendus nous ont déclaré.

En ce qui concerne vos commentaires sur le déglacage, je suis certainement d'avis que l'on devrait appliquer le principe de l'utilisateur-payeur afin que les conditions soient plus équitables pour ceux qui n'ont pas recours à ce service. Toutefois, comme vous l'avez noté, dans certains cas, vous avez besoin de ce service mais vous avez fait un investissement que d'autres n'ont peut-être pas consenti, en vous dotant de navires capables de briser les glaces.

Si l'on institue un système d'utilisateur-payeur, étant donné que vous avez encore besoin d'un certain niveau de services—soit d'être escortés lorsque les eaux sont vraiment prises par les glaces, soit d'être assurés que la voie reste ouverte afin que les navires que vous avez équipés à cet effet puissent avancer malgré les glaces—quel système de recouvrement des coûts envisagez-vous? Étant donné qu'à votre avis—et c'est un avis que je partage—vous ne devriez pas être traités sur le même pied que ceux dont les navires sont moins bien équipés, ou pas du tout, pour circuler sur des eaux glacées, quel est le système que vous appliqueriez?

• 1440

M. Hall: En un mot, je ne sais pas. Je ne sais pas comment l'on pourrait organiser cela. Vous avez raison. Il y a effectivement des cas où nous avons besoin des services d'un brise-glace. Nous trouverions normal de payer, dans ces cas-là.

[Text]

brought into Canada with cargo, ships that have no business being up here in the winter, and they get into trouble and take up a lot of the coast guard's time. It costs a lot of money to get those ships in, and all because a charter wasn't willing to pay a little extra to get a ship that would do the job properly.

Mr. Gouk: Do you operate any ships that aren't ice-strengthened?

Mr. Hall: We do, but we do not take them into the St. Lawrence or into any ice-bound ports.

Mr. Gouk: Do you feel there's any viability to looking at restricting access in the winter only to ice-strengthened ships?

Captain P.T.C. Gates (Manager, Tankers, Kent Line Ltd.):

There is a certain amount of merit in that. At the moment a lot of ships that are underpowered and not constructed to withstand ice pressures do occupy a large percentage of coast guard time in the St. Lawrence. If ice class two or ice class three were the minimum requirement for wintertime operation, I think that would free up a lot more time for coast guard ice-breakers to keep the main route open across the gulf and up to Montreal.

Mr. Gouk: For the type of ship that you primarily operate, are there many occasions when you need actual escort service or just a periodic run through with a coast guard ice-breaker?

Capt Gates: If we have a very cold winter, generally there's a time when we'll tag onto a convey through the gulf. We usually require ice-breaking services in the approach to the port, and to break the ice at the dock to get into the dock. It's not practical to be moving a large ship around and putting on a lot of power when in close proximity to a dock. You never quite know when the ice is going to give way and then you have to stop this large momentum from flying along. So that is where ice-breaker service is of greatest use. We probably use ice-breaker services to help us through the Gulf of St. Lawrence five or six times in a bad winter.

Mr. Gouk: Okay. Finally, instead of a demand service, what would be the feasibility of having scheduled service—this is when we will be making our run—for ice-breaking? They would publish a schedule saying that if you wish to go into the St. Lawrence, this is when we will be making our run. You make that or the next scheduled one will be. . .

Mr. Hall: That might be more useful for local operators like us. I think we could probably live with that with the tankers, for example, but I suspect the ships coming from overseas would have a tough time.

Mr. Gouk: They can't make such a tight schedule.

Mr. Hall: They're not like airplanes.

[Translation]

Mais nous ne sommes pas d'accord lorsque des navires qui ne sont pas faits pour transporter des marchandises au Canada en hiver se retrouvent dans un mauvais pas et que la Garde côtière doit passer beaucoup de temps à les tirer d'affaire. Cela coûte beaucoup d'argent pour que ces navires puissent passer et tout cela, parce qu'un affrètement n'a pas voulu payer ce qu'il en coûte pour que le navire puisse assurer son service dans des conditions appropriées.

M. Gouk: Exploitez-vous des navires qui n'ont pas été renforcés pour la navigation dans les glaces?

M. Hall: Oui, mais nous ne les faisons pas circuler sur le Saint-Laurent ni dans des ports qui sont pris par les glaces.

M. Gouk: À votre avis, est-ce que cela serait une bonne solution d'envisager de restreindre l'accès à ces eaux pendant l'hiver aux navires équipés pour la navigation dans les glaces?

Le capitaine P.T.C. Gates (gérant, Navires-citernes, Kent Line Ltd.): Ce n'est pas une mauvaise idée. À l'heure actuelle, un grand nombre de bateaux qui n'ont pas la puissance nécessaire ou qui ne sont pas construits pour résister à la pression qu'exercent les glaces tiennent la Garde côtière très occupée dans le Saint-Laurent. Si, pour pouvoir circuler en hiver, les navires étaient tenus d'avoir une cote «glace» deux ou trois, je pense que cela laisserait beaucoup plus de temps aux brise-glaces de la Garde côtière pour s'assurer que la voie reste ouverte dans tout le golfe et jusqu'à Montréal.

M. Gouk: Étant donné le type de navire que vous utilisez en priorité, avez-vous souvent besoin d'être escortés ou est-ce qu'il vous suffit que les brise-glaces de la Garde côtière ouvrent la voie périodiquement?

Capt Gates: Si l'hiver est particulièrement rude, il arrive généralement qu'à un moment donné, nous nous joignons à un convoi qui traverse le golfe. Habituellement, nous avons recours aux services d'un brise-glaces lorsque nous approchons du port et également pour dégager l'accès au quai. Il n'est pas recommandé de mettre les gaz pour manoeuvrer un grand navire tout près d'un quai. Il est impossible de prévoir quand la glace va céder et quand il va donc falloir renverser la vapeur. C'est dans ces conditions que les services d'un brise-glaces nous sont les plus utiles. Lorsque l'hiver est rude, nous utilisons probablement les services d'un brise-glaces pour nous aider à circuler dans le golfe du Saint-Laurent cinq ou six fois.

M. Gouk: Bien. Enfin, s'il n'y a pas de service à la demande, serait-il envisageable d'utiliser les brise-glaces à intervalles réguliers? La Garde côtière publierait un calendrier et ceux qui souhaiteraient utiliser la Voie maritime du Saint-Laurent pourraient suivre les brise-glaces de la Garde côtière. Ou alors, ils pourraient attendre la prochaine sortie. . .

M. Hall: Cela serait sans doute plus utile pour des exploitants locaux comme nous. Je pense que nous pourrions nous adapter à ce genre de services avec nos navires-citernes, par exemple, mais je soupçonne que cela serait beaucoup plus difficile pour les navires arrivant de l'étranger.

M. Gouk: Ils ne pourraient pas respecter un calendrier aussi précis.

M. Hall: Ils ne fonctionnent pas de la même façon que les avions.

[Texte]

Mr. Comuzzi: On that comment, the customers are getting more demanding and we have to respond.

I want to talk about pilots for a moment. Obviously you have huge amount of liability insurance in the event that something should happen with your mooring people. Am I correct?

Mr. Hall: Yes, that's correct.

Mr. Comuzzi: Do you agree with the concept that all pilotage and people that you talk about should come under a different structure and be more cost-effective, and perhaps be under the control of the harbour master in Saint John, for example? Is that feasible?

Mr. Hall: In terms of them being more cost-effective, we'd like to see that.

Mr. Comuzzi: So you basically agree with the port's position on pilots?

• 1445

Mr. Hall: I'm not sure. I didn't hear the port's submission, so I can't honestly say.

Mr. Comuzzi: Will you take a look at it and maybe advise us afterwards?

Mr. Hall: Sure.

Mr. Comuzzi: Your captains obviously have great knowledge about every port in Atlantic Canada. You don't require the use of pilots, do you?

Capt Gates: There are a lot of ports where the pilotage is compulsory, such as in the bigger ports where you have the large facilities, tugs and so on.

When we were running a lot of coasters—we had 6,000 or 7,000-tonne coasters—and smaller ships we would go to all these little holes in the wall in southwestern Newfoundland, up on the St. Lawrence and the gulf and so on. There was no requirement for pilotage. They're very informal ports. The master would take the ship in, do what he had to do and leave. Restrictions usually were the weather conditions and generally daylight because there were very poor navigational aids. There might have been one buoy marking a rock or something like that, and the buoy wasn't always lit.

We managed that for a long time with great success until the Newfoundland fishery died and there wasn't much need for those small ports to be serviced any longer. Now our ports operation has contracted to the larger, more formal ports where we already have established port authorities, pilotage and VTF systems in place.

Mr. Comuzzi: In those areas where you require compulsory pilotage, are there some areas where you feel the captain of your ship can do just as adequate a job without requiring the need for pilots?

Capt Gates: Yes.

[Traduction]

M. Comuzzi: À propos, la clientèle devient de plus en plus exigeante et il faut que nous répondions à ses attentes.

J'aimerais parler un peu des pilotes. Vous avez, je n'en doute pas, de grosses assurances au cas où la responsabilité de votre personnel chargé des manoeuvres d'amarrage serait engagée. C'est bien cela?

M. Hall: Oui, c'est exact.

M. Comuzzi: Êtes-vous d'accord avec l'idée que tous les pilotes et les gens dont vous parlez devraient faire partie d'une structure différente et plus économique contrôlée par le capitaine de port, par exemple, à Saint John? Est-ce que cela est envisageable?

M. Hall: Pour ce qui est de rendre ces services plus économiques, nous serions tout à fait d'accord.

M. Comuzzi: Vous êtes donc du même avis que le port à propos des pilotes?

M. Hall: Je ne sais pas. Je n'ai pas entendu le témoignage du port et je ne peux donc honnêtement vous dire ce qu'il en est.

M. Comuzzi: Seriez-vous prêt à en prendre connaissance et à nous dire ensuite ce que vous en pensez?

M. Hall: Bien sûr.

M. Comuzzi: Il est évident que vos capitaines connaissent très bien tous les ports de la région Atlantique. Vous n'avez pas besoin du service de pilotes, n'est-ce pas?

Capt Gates: Dans bien des ports, le pilotage est obligatoire, par exemple, dans les ports de plus grande envergure qui peuvent offrir plus de services, des remorqueurs, etc.

Lorsque nous avions beaucoup de caboteurs—nous avions des caboteurs de 6 000 à 7 000 tonnes—ainsi que de moins grands navires, nous faisons escale dans tous ces petits ports que l'on trouve le long de la côte sud-ouest de Terre-Neuve, le long de la Voie maritime du Saint-Laurent et dans le Golfe, etc. Le pilotage n'était pas obligatoire. C'était des ports où les règles officielles ne s'appliquaient pas. C'est le capitaine qui manoeuvrait son navire pour accoster, puis il faisait ce qu'il avait à faire et s'en allait. Les seules restrictions qui s'appliquaient habituellement étaient dues aux conditions climatiques et il fallait généralement manoeuvrer de jour car les aides à la navigation étaient très peu sophistiquées. Il pouvait y avoir une bouée pour signaler un rocher ou quelque chose comme cela, et la bouée n'était pas toujours allumée.

Nous nous sommes très bien tirés d'affaire pendant longtemps, jusqu'à ce que l'industrie de la pêche meure à Terre-Neuve et qu'il ne soit plus nécessaire de faire escale dans ces petits ports. Désormais, nous faisons affaire avec des ports de plus grande envergure où les règles sont plus officielles, où il existe déjà des administrations portuaires, des services de pilotage et des systèmes de gestion du trafic maritime.

M. Comuzzi: Existe-t-il des zones de pilotage obligatoire où vous estimez que le capitaine de votre navire peut fort bien s'en tirer sans avoir recours aux services d'un pilote?

Capt Gates: Oui.

[Text]

The Chairman: I'll go a step further. How many of your masters have certificates, and how many masters do you have?

Capt Gates: We have ten masters and three have pilotage certificates. One uses it on a regular basis, one is applying for it right now, and there's a chief mate who has his licence. You can only use it on the ship you are signed on to.

The Chairman: That makes sense, considering the different sizes of ships.

Capt Gates: It's only for one port, and generally they've taken the licence for Saint John after the examination.

The Chairman: Have your masters ever had a problem getting a certificate when they wanted one?

Capt Gates: One of the fellows did, but I think he got it on the second try. There's no problem getting a certificate.

The Chairman: So your organization hasn't had any difficulties with your masters applying to get certification?

Capt Gates: No.

Mr. Blaine Higgs (Marine District Manager, Irving Oil): I would like to comment on that. Particularly at Canaport, the mooring masters we have there, which we have referenced, are very familiar with that operation. They consistently do the same job for all our ships. They are unable to obtain pilotage licences because they are not crew members, which is a stipulation in the regulation. Even though their experience level is very high and they do more ships than anyone, including the pilots, the law says they can't obtain licences.

The Chairman: Thank you for the clarification. I appreciate it.

Mr. Comuzzi: Can you give us some indication of how much pilotage costs you a year?

The Chairman: What does a trip cost? Multiply it by 500.

Mr. Hall: We probably spend about \$450,000 a year at Canaport. We spend about \$550,000 a year at other ports in eastern Canada.

The Chairman: That's \$1 million a year.

Mr. Hall: I'd say that's for our ships only.

• 1450

Mr. Hubbard: We were asking before about the cost per tonne to deliver pulp and paper products in Europe. Can you give us that cost? Mr. Irving mentioned you probably could when you came.

Mr. Hall: I think you're going to find this is not a very satisfactory answer.

[Translation]

Le président: J'irai encore plus loin. Parmi vos capitaines, combien détiennent un certificat de pilotage, et combien de capitaines comptez-vous parmi vos employés?

Capt Gates: Nous employons 10 capitaines et 3 d'entre eux ont des certificats de pilotage. L'un d'eux l'utilise régulièrement, l'autre vient juste de faire une demande et l'un de nos capitaines en second est titulaire d'un brevet. Vous ne pouvez faire valoir ces titres que sur les navires auxquels ils s'appliquent.

Le président: C'est logique, étant donné les différentes tailles de navire.

Capt Gates: Cela s'applique uniquement dans un port et, en général, nos capitaines ont demandé un certificat pour Saint John après l'examen.

Le président: Est-ce que vos capitaines ont eu quelques difficultés à obtenir un certificat lorsqu'ils ont fait une demande?

Capt Gates: Dans un cas, oui, mais je pense que le capitaine en question l'a obtenu la deuxième fois. Nous n'avons pas de problème pour obtenir un certificat.

Le président: Votre société n'a donc eu aucune difficulté lorsque vos capitaines ont fait une demande pour obtenir un certificat?

Capt Gates: Non.

M. Blaine Higgs (directeur, secteur maritime, Irving Oil): J'aimerais faire une observation à ce sujet. Notamment en ce qui concerne Canaport, les capitaines d'amarrage que nous employons et dont nous avons parlé précédemment connaissent très bien les manœuvres qu'il faut effectuer. Ils font exactement la même chose pour tous nos navires. Ils ne peuvent pas obtenir de brevet de pilotage parce qu'ils ne font pas partie de l'équipage d'un navire, comme le stipulent les règlements. Même si leur expérience est très grande et s'ils ont manœuvré plus de navires que quiconque, y compris les pilotes, selon la loi, ils ne peuvent obtenir de brevet.

Le président: Merci d'avoir apporté cette précision. Nous vous en remercions.

M. Comuzzi: Pouvez-vous nous donner une idée de ce que vous coûte le pilotage annuellement?

Le président: Combien cela coûte-t-il par voyage? Multipliez ce chiffre par 500.

M. Hall: Nous dépensons sans doute environ 450 000\$ par an à Canaport. Dans les autres ports de la côte est du Canada, nous dépensons approximativement 550 000\$ par an.

Le président: Cela fait 1 million de dollars par an.

M. Hall: Je dirais que cela correspond aux frais engagés uniquement pour nos navires.

M. Hubbard: Nous avons déjà demandé le coût par tonne pour livrer des produits des pâtes et papiers en Europe. Pouvez-vous nous indiquer ce coût? M. Irving a mentionné que vous pourriez probablement nous répondre.

M. Hall: Je pense que vous n'allez pas trouver cette réponse très satisfaisante.

[Texte]

[Traduction]

I suspect there's some duplication between what Bob Youden's talking about and what we're talking about. He's talking about a delivered cost from the mill to the customer in Europe. I think even when he talks about \$22 or \$26 a tonne to get it down and stowed in the hold of the ship, that is some of the cost we in fact include in our rates to them.

If you want an easy answer, I would say the rate from the terminal on this side to the terminal floor on the other side for newsprint is probably in the order of \$75 U.S. a tonne, and its pulp would be in the order of \$50 U.S.

Mr. Hubbard: For the unloading on the other side, is it much cheaper than it is here in Saint John?

Mr. Hall: Again, we don't—

Mr. Hubbard: That's not part of your operation.

Mr. Hall: No. We don't control all those costs, so again, I can't really comment.

I guess the short answer would be no, it's not much cheaper for the part we pay, but we don't pay quite so many additional port costs on the other side.

Mr. Hubbard: With Irving Oil, I understand you deliver all your oil and gasoline petroleum products out of Saint John by land transportation. What parts of New Brunswick do you deliver to?

Mr. Higgs: Actually, all over the Maritimes.

Mr. Hubbard: In New Brunswick, which ports of call do you use?

Mr. Hall: Grand Manan.

Mr. Hubbard: Grand Manan, which is an island. I suppose it's hard to go by land. Where else in New Brunswick?

Mr. Higgs: That's probably about it in New Brunswick. The rest of it in New Brunswick goes by rail or truck.

Mr. Hubbard: One of the previous presenters here indicated that the port of Saint John needs more traffic. Of the public ports in Canada, the port of Saint John, depending on the year, is the third, fourth or fifth largest port in terms of traffic. We have some big private ports along the St. Lawrence.

One of the groups this morning indicated that petroleum products make up nearly 90% of the traffic here in Saint John, but they only pay about 2.5% of the operating revenues of the port. How does this compare with other ports you visit, when you get such a cheap rate? I would say it must be cheap rate. There seems to be some great distortion here in terms of these ships.

Do your ships pay by the tonne or by the hectolitre? How do you contribute to the port of Saint John? Is it a fact that you only pay 2.5%, when you have 90% of the traffic here at the port?

Mr. Hall: I won't dispute the figures. I'd say the port costs for the tankers in Saint John are comparable. There are some places in the Maritimes where they are higher. In some of the private ports they'd be just as cheap.

Je crains qu'il y ait double emploi entre ce dont parle Bob Youden et ce dont nous parlons. Il parle du coût de livraison de l'usine au client en Europe. Je pense même que quand il parle d'environ 22\$ ou 26\$ la tonne pour le chargement dans la cale du navire, il s'agit en fait du coût inclus dans les tarifs que nous leur demandons.

Si vous voulez une réponse simple, je dirais que le tarif du terminal ici au terminal de l'autre côté est probablement de l'ordre de 75\$ U.S. la tonne pour le papier journal et de 50\$ U.S. pour la pâte.

M. Hubbard: En ce qui concerne le déchargement de l'autre côté, est-ce beaucoup moins qu'ici à Saint John?

M. Hall: Là encore, nous ne pouvons...

M. Hubbard: Cela ne fait pas partie de vos activités.

M. Hall: Non. Nous ne contrôlons pas tous les coûts. C'est pourquoi je ne peux pas réellement vous répondre.

Je suppose que la réponse la plus simple serait de vous dire non. Ce n'est pas beaucoup moins cher pour la partie que nous payons, mais nous ne payons pas autant de coûts portuaires supplémentaires de l'autre côté.

M. Hubbard: Avec Irving Oil, je crois comprendre que vous livrez tous vos produits pétroliers et l'essence par transport terrestre à partir de Saint John. Dans quelle partie du Nouveau-Brunswick assurez-vous des livraisons?

M. Higgs: En fait, dans toutes les Maritimes.

M. Hubbard: Au Nouveau-Brunswick, quel port d'escale utilisez-vous?

M. Hall: Grand Manan.

M. Hubbard: Grand Manan, qui est une île. Je suppose qu'il est difficile d'y aller par transport terrestre. Où d'autre au Nouveau-Brunswick?

M. Higgs: C'est à peu près tout au Nouveau-Brunswick. Le reste est transporté par chemin de fer ou par camion.

M. Hubbard: Un des témoins précédents a dit que le port de Saint John a besoin de plus de trafic. Des ports publics du Canada, celui de Saint John, suivant l'année, est le troisième, le quatrième port le plus important sur le plan du trafic. Nous avons des ports privés assez importants le long du Saint-Laurent.

Un des groupes qui a témoigné ce matin a indiqué que les produits pétroliers représentent près de 90 p. 100 du trafic ici à Saint John, mais qu'il ne fait que 2,5 p. 100 des recettes d'exploitation du port. Comment cela se compare-t-il avec d'autres ports que vous connaissez, lorsque vous obtenez un tarif aussi bas? Je pense pouvoir dire que c'est un tarif bas. Il semble qu'il y ait une distorsion importante en ce qui concerne ces navires.

Est-ce que vous payez à la tonne ou à l'hectolitre? De combien contribuez-vous au port de Saint John? Est-il vrai que vous ne payez que 2,5 p. 100 alors que vous effectuez 90 p. 100 de votre trafic ici?

M. Hall: Je ne conteste pas les chiffres. Je pense que les coûts portuaires de Saint John pour les pétroliers sont comparables. Il existe des endroits dans les Maritimes où ils sont plus élevés. Dans certains ports privés, ils sont comparables.

[Text]

Mr. Hubbard: How much per tonne do you contribute towards the operation of the port in terms of petroleum products? We hear from ports along the St. Lawrence about so much a tonne for different commodities. In terms of petroleum, there is a figure we have on record with some other ports.

I believe there are two or three major shippers in the port of Saint John, and I'm only speaking of one, but how much is your metric tonne unit cost in terms of the facilities you use here?

Mr. Hall: In terms of what Irving Oil pays for the port, I suspect it probably is that sort of imbalance, but in fairness that's probably because we use very few facilities from the port.

For example, the oil tankers would pay separately for the pilots, which I would assume is not included in the port costs. They would pay separately for the tugs, which are not included. Then the facilities they use are in fact private facilities. All the Courtenay Bay facilities for the refined products are private facilities, as is the monobuoy at Canaport. So we're not using—

Mr. Hubbard: So you've never seen a bill in terms of this ship arrived, it has so many tonnes of cargo in petroleum, and it's so many cents per. . . no?

Capt Gates: Because the product is brought into a private facility, there is no side wharfage or top wharfage. There are port dues on the ship itself, the GRT of the ship. For a typical 38,000-tonne ship, it's around \$1,200 per trip. For one of the supertankers at the monobuoy, which really doesn't use anything of the port facilities at all, it runs around \$4,000 or \$5,000, depending on the size of the ship. All he does is come up the bay and go to the monobuoy. The monobuoy is a privately owned facility. Everything done at the monobuoy is supplied by Irving Oil, apart from the pilotage operation. That ship, because he is coming to the port area, is charged \$4,000 or \$5,000 for just being up here.

So the big tankers pay quite a large proportion and they don't actually use very much in the facility. The smaller tankers coming into Courtenay Bay do pay the same rate of port dues as the cargo ships, but what they're using is just. . . The port looks after the entrance channel and the Courtenay Bay channel. The oil company looks after the dredging of the docks and keeping that clear, the actual berths.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much.

Oh, I'm sorry. Elsie wanted a question.

Mrs. Wayne: With regard to the operators and the ice class equipment, I noted on page 4 that you have ice class equipment. If there was a policy that all operators were to use ice class equipment, have you looked at what amount of savings that would mean for the federal government when it comes to ice-breaking, like along the St. Lawrence Seaway and so on?

Mr. Hall: No.

[Translation]

M. Hubbard: De combien par tonne contribuez-vous à l'exploitation du port en ce qui concerne les produits pétroliers? Nous avons entendu dire que certains ports le long du Saint-Laurent paient tant la tonne pour différents produits. Pour ce qui est du pétrole, nous avons des chiffres correspondant à certains autres ports.

Je crois qu'il y a deux ou trois importants expéditeurs dans le port de Saint John, et je ne parle que de l'un d'entre eux, mais à combien s'élève votre coût unitaire par tonne métrique par rapport aux installations que vous utilisez ici?

M. Hall: Pour ce qui est de ce que paie Irving Oil, pour le port, je suppose que ce déséquilibre est probablement exact, mais il faut dire que cela est probablement attribuable au fait que nous utilisons très peu les installations du port.

• 1455

Par exemple, les pétroliers paient séparément les pilotes, ce qui ne devrait pas être inclus dans les coûts portuaires. Ils paient séparément les remorqueurs, ce qui n'est pas inclus non plus. D'autre part, les installations qu'ils utilisent sont des installations privées. Toutes les installations de raffinage de Courtenay Bay sont privées, tout comme la monobouée à Canaport. Donc, nous n'utilisons pas. . .

M. Hubbard: Donc, il n'y a pas de facture correspondant à tant de tonnes de chargement de pétrole à l'arrivée d'un navire, tant de cents par. . . non?

Capt Gates: Du fait que le produit est amené dans des installations privées, il n'y a pas de droit du quai latéral ou de surface. Il y a des droits portuaires à payer sur le navire lui-même, la jauge brute du navire. Pour un navire typique de 38 000 tonnes, le coût est d'environ 1 200\$ par voyage. Pour un des superpétroliers amarrés à la monobouée, qui n'utilise pas du tout les installations portuaires, le coût est d'environ 4 000\$ à 5 000\$, suivant la taille du navire. Il se contente d'arriver dans la baie et de se diriger vers la monobouée. Il s'agit d'une installation privée. Tout ce qui est effectué à cet endroit est fourni par Irving Oil, à l'exception du pilotage. Du fait que ce navire entre dans le port, il doit payer 4 000\$ ou 5 000\$ simplement pour être là.

Par conséquent, les gros pétroliers paient un montant assez important tout en utilisant très peu les installations. Les pétroliers plus petits qui entrent dans la baie de Courtenay paient les mêmes droits de port que les cargos alors qu'ils n'utilisent. . . Le port s'occupe du chenal d'accès et du chenal de la baie de Courtenay. La compagnie pétrolière s'occupe du dragage des bassins et de l'entretien des postes de mouillage.

Le président: Messieurs, merci beaucoup.

Oh, je suis désolé. Elsie voulait poser une question.

Mme Wayne: En ce qui concerne les exploitants de l'équipement de cote «glace», j'ai noté à la page 4 que vous possédez cet équipement. S'il y avait une politique voulant que tous les exploitants utilisent de l'équipement de cote «glace», avez-vous calculé les économies que ferait le gouvernement fédéral pour ce qui est du brise-glace le long de la voie du Saint-Laurent et ainsi de suite?

M. Hall: Non.

[Texte]

The Chairman: They haven't, but it would be considerable, unfortunately, to buy that equipment—a hell of a lot of money.

Mrs. Wayne: But they have it.

The Chairman: They have it. We had representation from Abitibi, for example, and they have it, so they're asking for a ratcheting down of the expense to them for ice-breaking because they have made the investment in their equipment.

Mrs. Wayne: Yes, and I think that's the same thing you are saying. If you have your ice-breaking equipment then you should not—

The Chairman: They should pay less.

Mrs. Wayne: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for your presentation. We appreciate your coming together as well and making it together.

Would the representatives of the Saint John Marine Pilots join us at the table, please? From the Saint John Marine Pilots we have Captain May and Captain Duffy. You have another gentleman with you.

Captain J.W. May (Chairman, Saint John Marine Pilots): Yes, I'll introduce Captain Robert Pennington. He's another pilot.

The Chairman: Gentlemen, thank you for coming before us. We look forward to your submission of not more than 15 minutes so that we can ask questions. We always have lots of questions for pilots.

• 1500

Capt May: Thank you. So far we've been shot. We're full of holes by this time, anyway. You can probably see the water running out of us. The ship is going down, I guess.

The Chairman: Not as badly as the authority.

Capt May: Mr. Chairman and members of the standing committee on transport, we the Saint John Marine Pilots would like to thank you for the opportunity to express our concerns regarding this comprehensive review of Canadian marine policy you have undertaken.

Pilotage is not an artificial creation, but answers a definite need. It has been the practice of prudent mariners since biblical time to employ local knowledge when navigating confined waters.

The 1962 Bernier commission on Canadian pilotage, which culminated in the Pilotage Act of 1972, was the result of compromise. The act has served us well to this point in time, yet there is a need to acknowledge and accept that in 1995 there are issues that need to be addressed within the framework of the act as we approach the 21st century.

There is a perception that there is a need to introduce flexibility to address the issues, such as the tariff process, along with the composition of the board of directors of each authority and how they are selected. Basically we understand that everyone agrees that pilotage services are accepted as a requirement in Canada.

[Traduction]

Le président: Ils ne l'ont pas fait, mais l'achat de cet équipement représenterait malheureusement des sommes considérables.

Mme Wayne: Mais ils l'ont déjà.

Le président: Ils l'ont. Nous avons eu des témoins de l'Abitibi, par exemple, qui ont cet équipement. C'est pourquoi ils demandent une diminution progressive des dépenses de brise-glace car ils ont investi dans leur équipement.

Mme Wayne: Oui. Je pense que c'est exactement ce que vous dites. Si vous avez votre équipement de brise-glace, vous ne devriez pas. . .

Le président: Ils devraient payer moins.

Mme Wayne: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Messieurs, merci beaucoup de votre exposé. Nous vous remercions d'être venus ensemble et d'avoir fait cet exposé ensemble.

Les représentants de la Saint John Marine Pilots pourraient-ils s'approcher, s'il vous plaît? Nous avons le capitaine May et le capitaine Duffy qui représentent la Saint John Marine Pilots». Il y a une autre personne avec vous.

Le capitaine J.W. May (président, Saint John Marine Pilots): Oui, je vous présente le capitaine Robert Pennington. Il est également pilote.

Le président: Messieurs, merci de votre présence. Nous vous demandons de ne pas dépasser 15 minutes pour que nous puissions vous poser des questions. Nous avons toujours beaucoup de questions pour les pilotes.

Capt May: On nous a tiré dessus. Nous sommes pleins de trous. Vous pouvez probablement voir l'eau qui coule de partout. Le navire est en train de couler, je suppose.

Le président: Ce n'est pas aussi terrible que pour l'administration.

Capt May: Monsieur le président et membres du Comité permanent des transports, la Saint John Marine Pilots aimerait vous remercier de l'occasion qui lui est donnée d'exprimer ses préoccupations au sujet de cet examen approfondi de la politique maritime du Canada que vous avez entrepris.

Le pilotage n'est pas une création artificielle, mais répond à un besoin bien précis. Depuis les temps bibliques, les marins ont eu la prudente habitude d'employer les experts locaux lorsqu'ils naviguent dans des eaux dangereuses.

En 1962, la Commission Bernier sur le pilotage au Canada, qui a abouti à la Loi sur le pilotage en 1972, était le résultat d'un compromis. La loi nous a été favorable jusqu'à maintenant, mais il faut reconnaître et accepter qu'en 1995, il reste encore des problèmes qui doivent être réglés dans le cadre de la loi, à l'aube du XXI^e siècle.

On perçoit la nécessité de faire preuve de souplesse dans le règlement de ces questions, notamment les processus tarifaires, ainsi que la composition des conseils d'administration de chaque administration et comment leurs membres sont sélectionnés. Chacun convient que les services de pilotage sont une nécessité au Canada.

[Text]

The committee should be cautious when investigating pilotage services and be wary of opinions, especially opinions that are based solely on vested economic interests. Any investigation should be soundly based on fact, along with rational analysis of the pilotage service as it exists and as it has evolved in Canada.

To understand the evolution of pilotage, the 1962 royal commission must be consulted. The Pilotage Act of 1972 fully addresses the financial structure and operating environment of pilotage authorities, allowing for variation from region to region.

In order to assess the economic significance of any particular cost, it must be considered in relation to total operating costs or total operating revenue. There should be full accounting disclosure of the \$50 million in public funds used to support pilotage over the last 20 years, as stated in the terms of the study, and also full accounting of the pilotage revenue over the same period.

A truly efficient pilotage service should balance the economic realities with the safety of navigation and protection of the environment. The framework of the act as it now exists promotes this. The pilotage service's sole purpose is safety, a word which I haven't heard very much today. Attempts by any party to influence safety decisions by exerting pressure, financially or otherwise, is courting disaster. The pilot on board any vessel should be able to independently base decisions on the situation of the case at hand.

Pilotage and marine environmental safety are partners. By far the most value for the pollution prevention dollar is to invest in pilots and an efficient pilotage service as a first line of defence against pollution and marine environmental disasters. The Brander-Smith report clearly emphasizes this point.

One can only wonder if the tankers *Arrow* and *Exxon Valdez* would be so infamous if pilots were employed on those occasions, each on its date with destiny. After the fact it is too late. The pilots in Saint John welcome the advances in navigational technology, which are tools to be used by pilots to enhance safety in navigation and environment.

In conclusion, Canadian shippers do have access to affordable pilotage service. Pilotage costs in this area are competitive and in most cases are less than those of similar size ports in the U.S. The pilotage authority, under the Pilotage Act, has a statutory requirement to be financially self-sustaining. The authority's ability to be financially self-sustaining is hindered by the NTA, the National Transportation Act, which has lobbied and influenced to rule in favour of the loudest voice at the table. This has been clearly demonstrated in the recent past.

• 1505

[Translation]

Le Comité doit être prudent lorsqu'il fait enquête sur les services de pilotage et se méfier de certaines opinions, en particulier celles qui sont fondées sur des intérêts purement économiques. Toute enquête doit s'appuyer sur des faits et sur une analyse rationnelle du service de pilotage tel qu'il existe et tel qu'il a évolué au Canada.

Pour bien comprendre l'évolution du pilotage, il faut revenir à la Commission royale de 1962. La Loi sur le pilotage de 1972 prévoit, de façon précise, la structure financière et le cadre d'exploitation des administrations de pilotage, en permettant des variantes d'une région à l'autre.

Pour bien évaluer l'importance économique d'un coût particulier, il faut l'envisager par rapport au coût total d'exploitation ou aux recettes totales d'exploitation. Il faudrait que soit connue l'utilisation des 50 millions de dollars de fonds publics qui servent à financer le pilotage depuis 20 ans, comme il est énoncé dans le mandat de l'étude, de même que les revenus de pilotage pendant la même période.

Un service de pilotage réellement efficace doit faire la part entre les réalités économiques et la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement. C'est ce qu'encourage la loi actuelle. Le seul but du pilotage, c'est la sécurité, un mot que nous n'avons pas beaucoup entendu aujourd'hui. Toute tentative d'influencer les décisions en matière de sécurité en exerçant des pressions, qu'elles soient financières ou autres, risque de nous mener à la catastrophe. Le pilote qui se trouve à bord d'un navire doit être en mesure de prendre des décisions indépendantes en fonction de la situation.

Le pilotage et la sécurité de l'environnement maritime sont associés. Un service de pilotage efficace est le meilleur moyen et le plus économique de prévenir la pollution et les catastrophes environnementales maritimes. Le rapport Brander-Smith le souligne très clairement.

On ne peut que se demander si les pétroliers *Arrow* et *Exxon Valdez* seraient aussi connus si l'on avait eu recours à des pilotes à ce moment-là. Il est maintenant trop tard. Les pilotes de Saint John apprécient les progrès de la technologie de la navigation et les outils dont ils peuvent disposer pour améliorer la sécurité de la navigation et de l'environnement.

Pour conclure, les expéditeurs canadiens ont effectivement accès à du service de pilotage bon marché. Le coût des pilotes dans cette région sont compétitifs et, dans la plupart des cas, sont inférieurs à ceux des ports de taille semblable aux États-Unis. L'administration du pilotage, en vertu de la Loi sur le pilotage, doit être financièrement autonome. La capacité de l'administration à être financièrement autonome est entravée par la Loi sur les transports nationaux qui tend à favoriser ceux qui parlent le plus fort. Nous en avons eu la preuve récemment.

Pour la Saint John Marine Pilots, la sécurité de la navigation et de l'environnement maritime est la raison même de notre existence. La structure existe grâce à la Loi sur le pilotage de 1972 et au système actuel des administrations. Grâce à quelques améliorations originales à l'intérieur de ce cadre, nous pourrions éviter une autre commission royale onéreuse et laborieuse.

In the opinion of the Saint John Marine Pilots, the safety of navigation and marine environmental safety is the reason for our existence. The structure is in place through the 1972 Pilotage Act and the present authority system. With some innovative improvements under this framework, perhaps another expensive and laborious royal commission could be avoided.

[Texte]

It is our belief that all parties, with a degree of flexibility, will be able to achieve a workable solution. On behalf of the Saint John Marine Pilots, this brief is submitted to the standing committee. Due to the limited time, we were precluded from addressing all of the issues in an in-depth and detailed manner.

Also, I'd like to just go back to the *Arrow* incident in Chedabucto Bay. I was fortunate or unfortunate enough to sit in on that inquiry as an observer, and to this day I do not forget it. It was not a very pleasant thing to know that if a pilot had been there, the ship probably would not have found surface rock.

From what I've been hearing from other people in pilotage, I'm wondering whether we are steering the ship into the danger of surface rock or planning on bringing her to a safe harbour.

I thank you, Mr. Chairman, and we're ready for questions.

The Chairman: Thank you very much, Captain, for your submission to the committee.

On the issue of safety, I just want to stress something to you. You did make the observation that the word "safety" hadn't been mentioned much here today. In our hearings across this country over the last month, that word has come up time and time again. It was initiated by the minister himself when, in his letter to the committee chair—that's me—he said we need an efficient marine mode to be in harmony with our safety and environmental objectives. So right from the get-go were told to do what we had to do, but that safety was still the number-one concern of the minister and of Transport Canada. That's just to set your mind at ease in that direction.

Capt May: I was just referring to the—

The Chairman: And as far as the *Exxon Valdez* is concerned, every time that ship's name comes up I just keep saying it didn't need a pilot as much as it needed a sober captain. But that's another argument.

We'll go into questions now. Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Thank you, gentlemen, for making your comments this afternoon.

Just so that I have it clear, in and around Saint John, pilotage is compulsory?

Capt May: Yes, sir.

Mr. Comuzzi: Kent Lines Ltd. has its home base in Saint John?

Capt May: That's correct.

Mr. Comuzzi: Are there are qualified captains with much experience on the Kent shipping line?

Capt May: I would say so, yes.

Mr. Comuzzi: Do they require pilots to come in, since this is their home?

Capt May: Yes, they do.

Mr. Comuzzi: What added qualification does your organization have that is not already possessed by the experienced captains on the Kent Line that uses this as their home base?

[Traduction]

Nous croyons que toutes les parties, avec un certain degré de souplesse, pourront en arriver à une solution réaliste. Au nom de la Saint John Marine Pilots, nous présentons ce mémoire au Comité permanent. Par manque de temps, nous n'avons pas pu aborder toutes les questions de façon approfondie ni détaillée.

Nous aimerions également revenir sur l'incident du *Arrow* dans la Baie de Chedabucto. J'ai eu la chance ou la malchance de participer à cette enquête à titre d'observateur, et je ne risque pas de l'oublier, quand on sait que s'il y avait eu un pilote, le navire n'aurait probablement pas touché un fond rocheux.

D'après ce que j'ai entendu de la part d'autres intervenants dans le milieu du pilotage, je me demande si nous dirigeons le navire vers les dangers d'un affleurement rocheux ou si nous prévoyons de l'amener vers la sécurité du port.

Je vous remercie, monsieur le président. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, capitaine, pour cette présentation au Comité.

En ce qui concerne la sécurité, j'aimerais insister sur un point. Vous avez fait remarquer que le mot «sécurité» n'a pas été beaucoup mentionné aujourd'hui. Lors de nos audiences dans tout le pays, ce mot a été prononcé très souvent. Le ministre lui-même l'a mentionné dans sa lettre au président du Comité—c'est-à-dire moi-même. Il a dit que nous avions besoin d'un transport maritime efficace afin d'être en harmonie avec nos objectifs en matière de sécurité et d'environnement. Donc, dès le début, lorsque l'on nous a fixé notre mandat, il a bien été précisé que la sécurité était la préoccupation principale du ministre et de Transports Canada. Je voulais simplement vous rassurer là-dessus.

Capt May: Je faisais simplement allusion au. . .

Le président: En ce qui concerne le *Exxon Valdez*, chaque fois que le nom de ce navire est prononcé, je répète chaque fois que ce navire n'avait pas tant besoin d'un pilote que d'un capitaine sobre. Mais il s'agit d'une autre question.

Je vais maintenant passer aux questions. Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Merci, messieurs, de cette présentation cet après-midi.

J'aimerais une précision. Le pilotage est-il obligatoire à Saint John et dans les environs?

Capt May: Oui, monsieur.

M. Comuzzi: Kent Lines Ltd a sa base à Saint John?

Capt May: C'est exact.

M. Comuzzi: Y a-t-il suffisamment de capitaines qualifiés et ayant assez d'expérience sur la ligne de navigation Kent?

Capt May: Je dirais que oui.

M. Comuzzi: La compagnie a-t-elle besoin de pilotes, dans la mesure où ils sont ici chez eux?

Capt May: Oui.

M. Comuzzi: Quelles sont les qualifications de votre organisation que ne possèdent pas déjà les capitaines d'expérience de la Kent Line qui se trouve ici chez elle?

[Text]

Capt May: The other qualification we have is that we all need a masters certificate. We had to write an exam on the harbour. We had to draw a chart of the harbour with all the particularities that are unique, especially with the currents and tides that we have in this port. There's also our world-famous Reversing Falls, which to me is great as far as pilotage is concerned, because no one else wants to do their own ships.

Referring back to the masters of Kent Line ships, they do have one master I know who does use his certificate.

Mr. Comuzzi: They just told us they had three.

Capt May: I don't know the other two, I'm sorry. I do know of one for sure, and he does utilize it sometimes.

But during freshet time —

Mr. Comuzzi: During what time?

Capt May: Freshet time. It's in the spring when the river is running hard and you have five or six knots of current running down across the breakwater. He'll ask for a pilot then. If it's foggy, he'll ask for a pilot. If he has the same qualifications, he must have the same confidence in what he's doing. We give the service ashore. We feel good about that.

• 1510

Mr. Comuzzi: But you've just answered by question. Shouldn't the service be available at a time when they require it, and not be mandatory during those times they don't have those added conditions?

Capt May: I understand that, but in the meantime where do you get the pilot? During that time?

Mr. Comuzzi: That wasn't the question. The question was that most of the time they can handle it themselves.

Capt May: Maybe. . .

Mr. Comuzzi: Yes or no?

Capt May: The majority of captains have told me that they wouldn't want to be doing this. The opportunity is there for them, because it's in the act, so why haven't 120 of them been writing in the last. . .?

Mr. Comuzzi: I'm not sure of the answer to that question, but I am saying that those captains are qualified. They go beyond Saint John. They travel the world. They go to the Caribbean. So they're pretty. . .

Capt May: They're qualified personnel.

Mr. Comuzzi: Why would you give somebody a \$50-million ship if you didn't think they were competent?

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi.

Mr. Gouk: I can see what you were getting at—that if you used a pilot only on those rare occasions when you felt you needed one, then where would you get the pilot? One would have to assume that you would find something else to do if you weren't being a pilot most of the time.

I gather that you're part of the Atlantic Pilotage Authority.

[Translation]

Capt May: Nous avons notamment tous un certificat de capitaine. Nous avons dû passer un examen sur le port. Nous avons dû dessiner une carte du port avec toutes les caractéristiques qui lui sont propres, en particulier les courants et les marées. Il y a également nos fameuses chutes réversibles qui, quant à moi, sont très bien pour le pilotage car personne d'autre ne tient à y faire passer ses navires.

En ce qui concerne les capitaines des navires de la Kent Line, il y a effectivement un capitaine qui se prévaut de son certificat.

Mr. Comuzzi: On nous a dit qu'il y en avait trois.

Capt May: Je ne connais pas les deux autres, je suis désolé. J'en connais un qui se prévaut parfois de son certificat.

Mais pendant les crues nivales. . .

Mr. Comuzzi: À quel moment?

Capt May: Pendant les crues nivales. C'est au printemps lorsque le courant est très fort, un courant de cinq à six noeuds qui vient se briser contre la digue. À ce moment-là, ils demandent un pilote. S'il y a du brouillard, ils demandent un pilote. S'il a les mêmes qualifications, il doit être autant sûr de ce qu'il fait. Nous donnons le service à terre. Nous en sommes fiers.

Mr. Comuzzi: Mais vous venez de répondre à la question. Le service ne devrait-il pas être offert selon les besoins et ne pas être obligatoire même dans les cas où ces conditions n'existent pas?

Capt May: Je comprends, mais en attendant, où allez-vous chercher le pilote?

Mr. Comuzzi: Ce n'était pas ma question. La question est que la plupart du temps, ils peuvent se débrouiller tous seuls.

Capt May: Peut-être.

Mr. Comuzzi: Oui ou non?

Capt May: La majorité des capitaines m'ont dit qu'ils ne voudraient pas s'en charger. Ils ont la possibilité, puisque c'est prévu dans la loi. Alors pourquoi 120 d'entre eux n'ont-ils pas passé le dernier. . .?

Mr. Comuzzi: Je ne suis pas sûr de la réponse à cette question, mais je dis que ces capitaines sont qualifiés. Ils vont au-delà de Saint John. Ils voyagent dans le monde entier. Ils vont dans les Antilles. Donc ils sont passablement. . .

Capt May: Ce sont des gens qualifiés.

Mr. Comuzzi: Pourquoi confieriez-vous un navire de 50 millions de dollars à quelqu'un si vous ne le jugiez compétent?

Le président: Merci, monsieur Comuzzi.

Mr. Gouk: Je commence à voir votre point de vue—c'est-à-dire que si l'on a besoin d'un pilote seulement en de rares occasions, où allez-vous aller chercher ce pilote? Il faudrait supposer que le pilote aura quelque chose d'autre à faire s'il n'était pas pilote la plupart du temps.

Je suppose que vous faites partie de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

[Texte]

Capt May: Yes.

Mr. Gouk: A number of witnesses have suggested the authority should understand that the pilot should be employed by the port, assuming they could come up with something that's equitable so that you're regularly employed and had a decent wage. It was also suggested that instead of just having standard compulsory pilotage, the harbour master, taking into account the concern for safety and environmental protection of the harbour, and given the conditions, ship, crew, knowledge and everything else, would make the decision as to whether or not a pilot was needed on a specific ship.

How do you feel both about being employed by the port generally and specifically about the harbour master making pilotage decisions on an individual basis?

Capt May: We've looked at the other options, and some of the options would be leaning that way. It's not port cooperation—

Mr. Gouk: Okay, so working for the port. What about the harbour master decision-making aspect, as opposed to standard compulsory pilotage?

Captain Don Duffy (Secretary-Treasurer, Saint John Marine Pilots): The thrust of our brief is to retain the framework of the Pilotage Act. Whoever we work for, that's where we're coming from. There's room for change in the act. We're approaching the 21st century, but the thrust is to retain the framework of the act.

Mr. Gouk: I have some difficulty with it, although if there is to be a change, better the decision be made by the harbour master than the captain, given that it could be just about anybody making that decision. So it's a framework to work with.

The Chairman: There will have to be some kind of an overall structure, and I suppose. . . We see the APA and the St. Lawrence Pilotage Authority, and this authority and that authority. You could feasibly operate in cooperation with any harbour.

Capt May: Yes.

The Chairman: You're already calling the shot on who goes out, not the APA.

Capt May: I want to get back to this buoy without a pilot onboard. He said the mooring master had taken it off. If that is the case, he broke the law, because the mooring master cannot take her off.

The Chairman: That's right.

Capt May: The captain can get a waiver, but not the mooring master.

The Chairman: Right.

Capt May: The mooring master did it. That's what he said. The captain gets a waiver, not the mooring master.

The Chairman: That's right. The master had the waiver.

Capt May: I wonder if he would have said the mooring master did it if there had been an accident. Or would it then have been the captain?

[Traduction]

Capt May: Oui.

M. Gouk: Un certain nombre de témoins ont laissé entendre que l'Administration doit bien comprendre que le pilote doit être employé par le port, en supposant qu'ils peuvent en arriver à une solution équitable de façon à ce que vous soyez régulièrement employé et receviez une rémunération décente. Il a été également suggéré qu'au lieu d'avoir un pilotage obligatoire, le maître de port en tenant compte des préoccupations en matière de sécurité et de protection environnementales du port, et compte tenu des conditions, du navire, de l'équipage, des connaissances et tout le reste, déciderait si un pilote est nécessaire ou non sur un navire particulier.

Que pensez-vous de l'idée d'être employé par le port en général et plus précisément du fait que le maître de port prendrait les décisions en matière de pilotage selon les cas?

Capt May: Nous avons examiné les autres options et certaines vont dans cette direction. Ce n'est pas la coopération du port. . .

M. Gouk: Vous êtes donc d'accord pour travailler pour le port. Que pensez-vous du fait que le maître de port prenne la décision au lieu d'avoir le pilotage obligatoire?

Le capitaine Don Duffy (secrétaire-trésorier, Saint John Marine Pilots): Notre mémoire insiste sur le fait que nous devons conserver le cadre de la Loi sur le pilotage. Quel que soit notre employeur, c'est là notre position. Il est possible de modifier la loi. Nous approchons du XX^e siècle, mais nous pensons qu'il faut conserver le cadre de la loi.

M. Gouk: Cela me pose quelques difficultés bien que s'il devait y avoir un changement, il serait préférable que la décision soit prise par le maître de port plutôt que par le capitaine, puisque n'importe qui pourrait prendre cette décision. Il s'agit donc d'un cadre dans lequel travailler.

Le président: Il y aura sans doute une structure globale je suppose. . . Nous voyons l'APA et l'Administration de pilotage du St-Laurent et celle-ci et une autre. Vous pourriez certainement collaborer avec n'importe quel port.

Capt May: Oui.

Le président: C'est qui vous décidez déjà des affectations des pilotes et non l'APA.

Capt May: J'aimerais revenir à cette bouée sans pilote à bord. Il a dit que le maître d'amarrage l'avait retirée. Si s'était le cas, il a enfreint la loi car il ne peut pas le faire.

Le président: C'est exact.

Capt May: Le capitaine peut obtenir une dérogation mais pas le maître d'amarrage.

Le président: En effet.

Capt May: Le maître d'amarrage l'a fait. C'est ce qu'il a dit. Le capitaine obtient une dérogation mais pas le maître d'amarrage.

Le président: C'est exact. Il avait la dérogation.

Capt May: Je me demande s'il aurait dit que le maître d'amarrage l'avait fait s'il y avait eu un accident. Ou cela aurait-il alors été le fait du capitaine?

[Text]

The Chairman: We'll never know.

Capt May: I just wanted to help with that.

• 1515

The Chairman: Thank you very much for your submission. We appreciate your time.

Capt Duffy: I would like to speak on behalf of the pilots and say we will put our experience up against that of any mooring master at Canaport.

The Chairman: We don't question that one bit. That's not even in dispute here. Thank you.

Our next witness is Peter Frye, president and director, Bayside Food Terminal, Woodstock Cold Storage (1990) Ltd. Welcome, Mr. Frye, to the committee.

Mr. Peter W. Frye (President and Director, Bayside Food Terminal, Woodstock Cold Storage (1990) Ltd.): Thank you, Mr. Chairman. I'm thankful for the opportunity to make a presentation and give everybody a feeling of what the very small commercial ports are like.

I am president of the Bayside Food Terminal and also the president and owner of Bayside Stevedoring, a stevedoring firm at Bayside Marine Terminal near St. Andrews.

St. Andrews, like a lot of the smaller commercial ports, was developed to handle local commodities. Its service is very crucial to companies there, just as P.E.I. ports are crucial to the potato shippers, and the Miramichi port is crucial to the paper mills there. They make those local businesses competitive because of low or no-cost transportation between establishments and ports.

Bayside itself was established to service Ocean Maid tunafish, which was built adjacent to the St. Croix River and the industrial park in 1965.

Around 1978, additional cargoes were brought into the port. They included pulp wood, frozen fish exports and potatoes. Some of them, especially the potatoes, did migrate from the port of Saint John, but by way of ports in Maine. So we've actually brought them back into Canadian ports.

• 1520

In 1988 the wharf was expanded because of congestion. The potatoes and tunafish had so much business at the port that there were times when ships would be put off and the tuna plant would have to close until their ship could dock. Unfortunately, just about the same time the wharf was completed, the tuna cannery also closed because of media and political problems, which I think everybody is quite well aware of.

Since the expansion, though, the port has attracted other business—bulk gypsum to supply a gyprock mill in McAdam owned by Westroc out of Toronto; passenger vessels to bolster the tourist industry in St. Andrews; small local supply vessels for fish feed going to the aquaculture sites; and the Bayside Food Terminal, of which I am a principal.

[Translation]

Le président: Nous ne le saurons jamais.

Capt May: Je voulais simplement le mentionner.

Le président: Merci beaucoup de votre exposé. Nous vous sommes reconnaissants du temps que vous nous avez consacré.

Capt Duffy: J'aimerais dire au nom des pilotes que notre expérience vaut celle de n'importe quel maître d'amarrage à Canaport.

Le président: Nous ne remettons pas du tout cela en question. C'est incontestable. Merci.

Notre prochain témoin est Peter Frye, président et directeur de Bayside Food Terminal, Woodstock Cold Storage Ltd. (1990). Bienvenue au Comité, monsieur Frye.

M. Peter W. Frye (président et directeur, Bayside Food Terminal, Woodstock Cold Storage Ltd. (1990)): Merci, monsieur le président. Je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée de faire cet exposé et de vous donner une idée de ce qu'est un très petit port commercial.

Je suis président du Bayside Food Terminal et également président et propriétaire de la Bayside Stevedoring, une entreprise d'arrimage au terminal de Bayside près de St-Andrews.

St-Andrews, comme bon nombre de petits ports commerciaux, a été créé pour l'expédition des produits locaux. Il est tout à fait essentiel aux compagnies qui s'y trouvent, tout comme les ports de l'Île-du-Prince-Édouard sont essentiels aux expéditeurs de pommes de terre et le Port de Miramichi est essentiel aux usines de pâtes et papier. Ils permettent à ces entreprises locales d'être concurrentielles en raison du coût de transport entre les établissements et les ports.

Bayside même a été établi pour desservir l'usine de thon Ocean Maid qui a été construite près de la Ste-Croix et du parc industriel en 1965.

Vers 1978, on a amené d'autres cargaisons au port. Il s'agissait notamment de pulpe de bois, d'exportation de poissons surgelés et de pommes de terre. Certains chargements, en particulier les pommes de terre, venaient du Port de Saint John mais en transitant par les ports du Maine. En fait, nous avons réussi à rapatrier l'expédition de ces marchandises dans les ports canadiens.

En 1988, le quai, qui ne suffirait plus au trafic, a été agrandi. Il y avait tellement d'expéditions de pommes de terre et de thon au port qu'il arrivait que des navires doivent rester en attente et que la conserverie de thon reste fermée en attendant que les navires puissent se mettre à quai. Malheureusement, à peu près au moment où le quai a été terminé, la conserverie de thon a dû fermer en raison de problèmes politiques et médiatiques, dont tout le monde a entendu parler, je pense.

Depuis ces travaux d'agrandissement, cependant, le port a attiré d'autres affaires—le transport de gypse en vrac pour aller monter une usine de fabrication de panneaux de placoplâtre installée à McAdam et dont est propriétaire une entreprise de Toronto, Westroc; des navires de transport de passagers au service de l'industrie touristique à St. Andrews; de petits navires d'approvisionnement locaux destinés à l'alimentation du poisson des sites d'aquaculture; enfin, le terminal de produits alimentaires de Bayside, dont je suis l'un des principaux responsables.

[Texte]

The food terminal was an ACOA project—one of the early ones and probably one of the best ones. There was a \$2.5 million grant; there was a lot of government money in it. It gave a small businessman a chance to make a large expansion that was non-competitive with any other similar business in this country. It made Bayside competitive with ports in the northeast U.S.

It is a unique port because of having chill and freezer storage port-side. It is also sufferance-bonded—the only large, sufferance-bonded freezer warehouse in at least eastern Canada. I'm not sure about the Vancouver area.

To give everybody a little bit of a better idea of what the port is, I brought a promotional video. It gives the best impression I can of the port in pictures rather than my words.

The Chairman: How long will this be?

Mr. Frye: It's just six minutes.

[Video Presentation]

The Chairman: Thanks, Mr. Frye. That's a very well done video.

Mr. Frye: That was done in Saint John by a very good promotional firm and television crew.

The Chairman: Let's give them a plug. What's their name?

Mr. Frye: MITV and Morrison Promotions.

The Chairman: Great. Thank you, sir.

Mr. Frye: Some of the concerns were mentioned earlier about what type of port management the small ports should have.

There's been talk of local management, but at a port like Bayside that is not feasible. There is not the expertise in the area to manage a port, except for a few of us that are operational there, and I think the possibility of conflict would be too great. A private operator, again, would be the same because there are too many diverse companies involved within the port. No one of them would have enough consideration of everybody else to keep it profitable for all concerned.

As was the comment from Miramichi, the current form of Ports and Harbours, given a little bit more flexibility, is what I think would be best. For one, it is a very minimal type of management as far as Bayside's concerned. We have one wharfinger on site who is a part-time employee of Ports and Harbours. Their engineering staff is available to us with an annual survey and is also there to both tender and supervise any repairs necessary for the wharf. Also, their regional offices are there to arbitrate any problems that become too touchy for the local wharfinger just because of having to live in the same neighbourhood with most of the companies involved.

[Traduction]

Le terminal de produits alimentaires est un projet de l'APEC-CA—l'un des premiers et probablement l'un des meilleurs. Il a bénéficié d'une subvention de 2,5 millions de dollars; le gouvernement y a consacré beaucoup d'argent. Il a donné à un petit entrepreneur la possibilité de se lancer dans une grande expansion qui ne faisait pas concurrence à d'autres petites entreprises semblables dans notre pays. La concurrence exercée par Bayside s'est faite avec des ports du nord-est des États-Unis.

C'est un port bien particulier parce qu'il dispose, sur le site même du port, d'installations d'entreposage réfrigérées et surgelées. C'est aussi un entrepôt de marchandises en attente sous douane—le seul grand entrepôt du genre, du moins dans l'est du Canada. Je ne sais pas s'il en existe un dans la région de Vancouver.

Pour que chacun comprenne mieux comment se présente le port, je vous ai apporté une vidéo qui en fait la promotion. Les images sont plus éloquentes que les mots.

Le président: Combien de temps ça va vous prendre?

Mr. Frye: Six minutes seulement.

[Présentation vidéo]

Le président: Merci, monsieur Frye. C'est une excellente vidéo.

Mr. Frye: Elle a été faite à Saint John par une excellente entreprise de services promotionnels et une équipe de télévision.

Le président: Donnons-lui un coup de pouce. Comment s'appelle-t-elle?

Mr. Frye: Il s'agit de MITV et de Morrison Promotions.

Le président: Parfait. Je vous remercie.

Mr. Frye: On s'est posé des questions tout à l'heure sur le genre de gestion qui convient aux petits ports.

On a parlé de gestion locale, mais ce n'est pas possible dans un port comme Bayside. Il n'y a pas de gens compétents qui puissent gérer un tel port, à l'exception du petit nombre d'entre nous qui en assure là-bas l'exploitation, et je pense que les risques de conflits d'intérêt seraient alors trop grands. Ce serait, là encore, la même chose si un exploitant privé s'en chargeait, parce qu'il y a trop d'entreprises diverses qui sont impliquées dans le port. Aucune d'entre elles ne se soucierait suffisamment du bien commun pour que le port reste rentable pour tous.

Comme l'a dit un représentant de Miramichi, l'administration actuelle des ports et havres, à condition de lui conférer un peu plus de souplesse, serait la meilleure à mon avis. Pour commencer, cette administration est réduite au strict minimum dans un port comme Bayside. Nous avons un gardien de quai sur place qui est un employé à temps partiel de l'administration des ports et havres, laquelle met à notre disposition un personnel technique qui se charge de procéder à une inspection annuelle et par ailleurs de lancer les appels d'offres et d'assurer la supervision lorsque le quai a besoin de réparations. Elle dispose aussi de bureaux régionaux qui se chargent d'arbitrer tous les conflits trop délicats pour que le gardien de quai local puisse les régler étant donné qu'il doit vivre dans le même milieu que toutes les entreprises concernées.

[Text]

[Translation]

• 1530

On cost recovery, as of now, my understanding of Bayside is that the annual costs are in the range of \$50,000 to \$60,000, which is very minimal. Revenues to the government from cargoes, wharfage and rents this year should hit around \$250,000 to \$300,000.

Annual costs for things like ice-breaking are not a consideration; we are ice-free. Dredging is not necessary; we have a very nice river, which is the international boundary, and it keeps the silt from building up along the face of the wharf. With some additional raising of fees and possibly lowering of costs within harbours and ports, Bayside is a good port but still needs that federal presence for management.

Another thing Bayside needs, which was mentioned in your concerns, is customs. Some of the ports, like on Prince Edward Island, have gotten away from regular customs presence. As you saw from the video and the picture on the submission I gave you, Bayside is isolated. When a ship comes in, they need the presence of a Canadian customs officer in a uniform to let them know there is authority there and they can't just run wild with little things like selling cigars and rum, which does happen, sometimes a little bit too often.

As to the cost recovery on that, as of now, customs comes in and clears a ship during normal working hours for no charge. I don't think there would be any problem with any ship being charged not a lot for that; \$50 to \$100 would pay that man's time for the half-hour to an hour he spends on the ship, and if he comes after hours, fully charge all overtime as an additional charge. The ship is getting the benefit of being cleared after hours. There is no sense having that be a drawback on the government. Why not make it an advantage for the local customs office?

Agriculture Canada to a great extent has already implemented such features. I know at Plant Health they are starting to charge for their services, and Health of Animals with the meat inspection are now charging an annual fee to be registered with them, which will be charged for all services when their people come down. Nobody in the industry has any problem with that. Cost recovery is quite reasonable.

As far as pilotage is concerned at Bayside, it is non-compulsory, but it is highly recommended because of the depth of the river and the currents. About 99% of the ships coming in and going out use a pilot. He is not with the Atlantic Pilotage Authority, and he is completely paid for by the shipping lines.

Pour ce qui est de la récupération des coûts, je crois savoir qu'à l'heure actuelle les coûts de Bayside se situent aux alentours de 50 000 à 60 000\$ par an, ce qui n'est pas grand chose. Les recettes qu'en tire le gouvernement sous forme de fret, de droits de quai et de loyers devraient se situer cette année dans une fourchette de 250 000 à 300 000\$.

Les coûts annuels pour des services comme ceux des brise-glaces n'entrent pas en ligne de compte; nous ne sommes pas pris par les glaces. Nous n'avons pas besoin de dragage. Nous avons un excellent fleuve, qui correspond à la frontière internationale et qui empêche le limon de s'accumuler le long du quai. Il suffirait de relever un peu plus le barème des droits et éventuellement d'abaisser les coûts au sein de l'administration des ports et havres, Bayside est un excellent port mais il a encore besoin de la présence fédérale pour en assurer la gestion.

Bayside a aussi besoin des douanes, vous l'avez mentionné en faisant part de vos préoccupations. Certains ports, tels que ceux de l'Île-du-Prince-Édouard, ne comptent plus sur une présence régulière des douanes. Comme vous avez pu le voir sur la vidéo et sur la photo qui figure dans le mémoire que je vous ai remis, Bayside est isolé. Lorsqu'un navire rentre au port, il faut la présence d'un agent des douanes canadiennes en uniforme pour faire savoir à l'équipage qu'il y a sur place des responsables de l'autorité et qu'il ne peut pas jouer à des petits jeux comme celui qui consiste à vendre des cigares et du rhum, chose qui arrive parfois un peu trop souvent.

Quant à la récupération des coûts de ce genre, à l'heure actuelle le service des douanes se charge gratuitement de monter à bord des navires pour les dédouaner pendant les heures ouvrables. Je ne pense pas qu'il y aurait de problèmes si l'on faisait payer un montant minime aux navires pour améliorer ce service; 50 ou 100\$ permettrait de rémunérer la demi-heure que va passer le responsable de cette vérification sur le navire et s'il lui faut monter à bord après les heures ouvrables, toutes les heures supplémentaires payées en plus pourraient être facturées. Le navire a la chance de pouvoir être dédouané après les heures ouvrables. Il n'y a aucune raison pour que ce soit le gouvernement qui en supporte le coût. Pourquoi ne pas en faire bénéficier le bureau local des douanes?

Dans une large mesure, Agriculture Canada a d'ores et déjà mis en place des modalités de ce genre. Je sais que les services phytosanitaires ont entrepris de faire payer leurs services et que ceux de la santé des animaux et de l'inspection des viandes font désormais payer des droits annuels pour être agréés auprès d'eux, qui seront appliqués à tout leurs services lorsque leurs employés viendront sur place. Personne dans l'industrie n'y voit d'inconvénients. La récupération des coûts est tout à fait raisonnable.

Les services de pilotage, quant à eux, ne sont pas obligatoires à Bayside, mais ils sont fortement recommandés en raison de la profondeur du fleuve et des courants. Environ 99 p. 100 des navires qui entrent au port ou qui en sortent utilisent les services d'un pilote. Ces pilotes ne dépendant pas de l'Administration du pilotage de l'Atlantique, ils sont entièrement rémunérés par les compagnies maritimes.

[Texte]

I feel harbours and ports should take over the commercial ports, small or large, but you gentlemen are probably going to have great difficulty in deciding what is a commercial port. The normal criterion in most cases seems to be tonnage; everybody puts up high tonnages.

You have in your package a couple of graphs. They show a combination of tonnage and payroll from Bayside. If you'll look through them, they do not really equate. The year 1994, which shows the highest payroll we've ever had at the port for stevedoring, was very definitely not the highest year on tonnage, but most of the cargoes handled in 1994 were the perishable cargoes—the chilled and the frozen.

Payroll should very definitely be one of your considerations when you consider whether a port is viable and necessary to a community. Really the payroll figure there is only the stevedoring operation. The warehousing facility and additional handling produce another \$350,000 of payroll. So my part of the facility is generating almost \$1 million.

The Chairman: That concludes your presentation, Mr. Frye?

• 1535

Mr. Frye: I would like to ask whether there has been any presentation to your group from the organization that really manages my port and the Miramichi, which is the Ports and Harbours group out of the Maritimes. It has the figures for our operations.

The Chairman: We haven't had a presentation yet, but we have two more weeks and 56 more witnesses in Ottawa. I'm pretty sure the coast guard is one of them, so it's quite possible we'll be hearing from that group in the next couple of weeks. Its representatives don't have to appear before us. They can send the submission directly to us. Each of us would get a copy to read through as part of the consideration of the committee's report.

Mr. Frye: They do run, for our operation anyway, a very efficient shop.

The Chairman: They're probably aware of this committee's work and will either make a presentation to us or forward something. You're free to pick up that phone and ask them if they are.

Mr. Gouk: We have, of course, talked briefly before. Do you have some concern about the potential of being eaten up by the port of Saint John under this program?

Mr. Frye: That has been inferred a couple of times in different contexts, and very much worries me. Although I think we're quite compatible with the port of Saint John, if there were an official connection between the two I think there would be a great problem with labour, because there are two separate unions involved. Mine in Bayside is also nationally certified, but they operate on completely different criteria and rules suited to the types of cargoes they handle.

[Traduction]

J'ai le sentiment qu'il faudrait que l'Administration des ports et havres prennent en charge les ports commerciaux, petits ou grands, mais vous aurez probablement bien des difficultés, messieurs, à décider en quoi consiste un port commercial.

Le critère utilisé couramment dans la plupart des cas semble celui du tonnage; tout le monde fait état de tonnage élevé. Il y a dans la trousse que nous vous avons remise des graphiques. Ces graphiques tracent la courbe à la fois des tonnages et des effectifs rémunérés à Bayside. Vous verrez en les regardant, que les deux choses ne concordent pas en fait. En 1994, date à laquelle la rémunération des débardeurs a été la plus élevée dans le port, le tonnage n'était certainement pas celui d'une année record, mais il faut bien voir que la plupart des cargaisons manutentionnées en 1994 portaient sur des denrées périssables—des produits réfrigérés et surgelés.

Il faut absolument que vous preniez en compte les effectifs lorsque vous étudierez la viabilité d'un port et son utilité pour la collectivité. En fait, la rémunération ne concerne que les débardeurs. Il y a aussi l'entrepôt et les autres installations de manutention qui procurent 350 000\$ supplémentaires en salaires. Donc, mon secteur des installations procure près de 1 million de dollars.

Le président: Vous en avez fini avec votre exposé, monsieur Frye?

M. Frye: J'aimerais savoir si l'organisation qui administre effectivement mon port et celui de Miramichi, soit le service des ports et des havres des Maritimes, a déjà comparu devant votre comité. C'est lui qui a les chiffres concernant notre exploitation.

Le président: Nous n'avons pas encore reçu de mémoire, mais il nous reste deux semaines et 56 autres témoins à entendre à Ottawa. Je suis à peu près sûr que la Garde côtière en fait partie et il est bien possible que nous l'entendions dans les deux semaines à venir. Ses représentants ne sont pas obligés de comparaître devant nous. Ils peuvent nous faire parvenir directement un mémoire. Nous en recevrons chacun une copie dont nous pourrions prendre connaissance pour préparer le rapport du comité.

M. Frye: Elle fait du moins pour ce qui est de l'administration de nos activités, un travail de premier ordre.

Le président: Elle est probablement au courant des travaux de notre comité et va se présenter devant nous ou nous faire parvenir quelque document. Vous pouvez toujours lui téléphoner pour lui demander ce qu'elle va faire.

M. Gouk: Bien entendu, nous avons déjà évoqué rapidement la question auparavant. Avez-vous peur d'être éventuellement absorbé par le port de Saint John dans le cadre de ce programme?

M. Frye: C'est ce que l'on a laissé entendre à quelques reprises dans des contextes différents, et cela m'inquiète beaucoup. Certes, je considère que nous sommes tout à fait compatibles avec le port de Saint John, mais s'il devait y avoir un lien officiel entre les deux, je crois que nous éprouverions de grosses difficultés avec la main-d'œuvre, parce que deux syndicats distincts sont concernés. La mine de Bayside est elle aussi syndiquée au niveau national, mais l'exploitation se fait selon des critères complètement différents et selon des règles adaptées au type de cargaisons qu'elle achemine.

[Text]

Mr. Gouk: Do your people work primarily piece-work?

Mr. Frye: I think it is the only union that works piece-work under federal jurisdiction in Canada. I could be wrong, but I don't know of any other.

Mr. Gouk: Do you fear there would be a risk of losing your union group if you were merged?

Mr. Frye: There's a possibility. My understanding is the ILA within Saint John has jurisdiction for the area of responsibility of the port of Saint John. It's not that the ILA would come out and try to impose itself, but the labour laws themselves could cause a problem with it. Something within Labour Canada would force some kind of adjustment.

Mr. Gouk: If you said right now, as a result of the recommendations of this committee and further follow-up, that in order to continue to exist as you are you would have to be totally self-sufficient, do you feel that could be achieved?

Mr. Frye: It would be difficult because of the minimal need for expert engineering staff and some of the port management. That is much better and more economically supplied if it is spread over a number of ports, rather than trying to maintain it at one.

Mr. Gouk: So it could be done, but you would have to find a unique method of spreading the management in order to do so.

Mr. Frye: Yes. If it came down to that I would very much want to be involved in trying to do it.

Mr. Gouk: If you were faced with either total self-sufficiency or merging with the port of Saint John, which would be the preferable direction for you?

Mr. Frye: Total self-sufficiency.

Mr. Hubbard: I would like to congratulate our presenter. I hope he's making some money with his operation. He had an excellent video.

The basic commodities there were originally in Saint John, and then what port did they move to in Maine?

Mr. Frye: Only one cargo moved, and that was one shipment of New Brunswick seed potatoes destined for Cuba every year.

Mr. Hubbard: What port in Maine is it?

Mr. Frye: Winterport.

Mr. Hubbard: You competed with Winterport and brought it back to New Brunswick.

[Translation]

M. Gouk: Est-ce que vos employés travaillent principalement à la pièce?

M. Frye: Je crois que c'est le seul syndicat qui travaille à la pièce au sein de la juridiction fédérale au Canada. Je peux me tromper, mais je n'en connais pas d'autre.

M. Gouk: Avez-vous peur de perdre votre groupe syndiqué s'il y avait une fusion?

M. Frye: C'est une possibilité. Je crois savoir que l'AID à Saint John a compétence dans tous les domaines de responsabilité du port de Saint John. Cela ne veut pas dire que l'AID viendrait ici pour essayer de s'imposer, mais la législation du travail en soi pourrait causer des difficultés. Quelque chose au sein de Travail Canada imposerait une forme de rajustement.

M. Gouk: Si l'on disait à l'heure actuelle, à la suite des recommandations de notre comité et du suivi qui en résultera, que pour continuer à exister il vous faut être totalement autonome financièrement, pensez-vous que l'on puisse y parvenir?

M. Frye: Ce serait difficile en raison d'un minimum de besoin de personnel technique expérimenté et d'administration portuaire. Il serait bien préférable et bien plus rentable d'un point de vue financier si l'on répartissait cette obligation sur un certain nombre de ports plutôt que sur chacun d'entre eux.

M. Gouk: Ce serait donc possible, mais il faudrait trouver une méthode bien précise qui permette de répartir l'administration.

M. Frye: Oui. Si on en arrivait là, j'aimerais bien pouvoir participer aux travaux.

M. Gouk: S'il vous fallait choisir entre une autonomie financière totale et la fusion avec le port de Saint John, quelle serait votre solution préférée?

M. Frye: L'autonomie financière totale.

M. Hubbard: je tiens à féliciter le témoin. J'espère que son exploitation lui rapporte. Il nous a présenté une excellente vidéo.

Les matières premières qui transitaient à l'origine par Saint John, vers quel port du Maine ont-elles été acheminées?

M. Frye: Il n'y a qu'une cargaison qui a été déplacée, et il s'agit d'une expédition de pommes de terre de semence du Nouveau-Brunswick envoyée chaque année à Cuba.

M. Hubbard: De quel port du Maine s'agit-il?

M. Frye: De Winterport.

M. Hubbard: Vous étiez en concurrence avec Winterport et vous avez ramené cette activité au Nouveau-Brunswick.

• 1540

Mr. Frye: We're looking at that. Right now the major commodity is frozen fish that is destined for the east coast of the United States. It is caught in the north Pacific and transhipped onto large carriers that are not U.S. The fish species is Alaska pollock, so it falls under the Jones Act. It has to go into a non-U.S. port. I am the closest non-U.S. port to the U.S. east coast; therefore I'm handling 15,000 to 17,000 tonnes a year of frozen fish that is delivered from Boston to Tampa, Florida.

M. Frye: Nous nous penchons sur la question. À l'heure actuelle, la principale marchandise c'est le poisson congelé à destination de la côte est des États-Unis. Il est pêché dans le Pacifique nord et transbordé sur de gros transporteurs qui ne battent pas pavillon américain. C'est du colin de l'Alaska, qui relève donc des dispositions de la Jones Act. Il faut qu'il passe par un port n'appartenant pas aux États-Unis. Je me trouve dans le port de la côte est qui est le plus proche des États-Unis sans appartenir à ce pays; par conséquent, j'achemine entre 15 000 et 17 000 tonnes par an de poisson congelé qui se rend de Boston à Tampa, en Floride.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Gouk: Long live the Jones Act.

M. Gouk: Vive la Jones Act.

Mr. Hubbard: I think, Mr. Frye, that Mr. Axworthy's department would appreciate your initiative as an entrepreneur. Congratulations and good luck with your work.

M. Hubbard: Je pense, monsieur Frye, que les services de M. Axworthy apprécieraient votre esprit d'initiative en tant qu'entrepreneur. Mes félicitations et bonne chance dans votre travail.

Mr. Frye: Thank you.

M. Frye: Je vous remercie.

The Chairman: Mr. Frye, thank you very much for making this presentation to this committee. We appreciate the time you've taken and your making an adjustment in your schedule to come before us a little earlier. Thank you and best of luck.

Le président: Monsieur Frye, je vous remercie de votre intervention devant notre comité. Nous vous savons gré du temps que vous nous avez consacré et aussi d'avoir modifié votre horaire pour avancer quelque peu votre comparution. Merci beaucoup, et bonne chance.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): I'd like to welcome now the Saint John Board of Trade. Mr. Tidby is the president, and perhaps he could introduce his two colleagues.

Le président suppléant (M. Hubbard): Je souhaite maintenant la bienvenue à la Chambre de commerce de Saint John. M. Tidby en est le président et je lui demanderais de bien vouloir nous présenter ses deux collègues.

Mr. Hugh R. Tidby (President, Saint John Board of Trade): Thank you, Mr. Chairman. Good afternoon, ladies and gentlemen. I have with me today two representatives of the very able committee we were able to put together to develop our brief: Mr. Kent Davison, who chaired the committee, and Mr. Ralph Murray, who is one of its eleven members.

M. Hugh R. Tidby (président, Board of Trade de Saint John): Merci, monsieur le président. Bonjour, mesdames et messieurs. J'ai avec moi ici aujourd'hui deux représentants du comité très qualifié que nous avons mis sur pied pour élaborer notre mémoire : M. Kent Davison, qui a présidé le comité, et M. Ralph Murray, qui en est l'un des 11 membres.

Our committee is comprised of members representing the forest products and forestry industries, the potash and sugar industries, the trucking industry and specialists in marine law.

Notre comité regroupe des membres représentant les secteurs des forêts et les produits forestiers, les secteurs de la potasse et du sucre, le secteur des transports routiers et le domaine du droit maritime.

I'd like to thank you for coming here to Saint John on your travels. We believe we have in Saint John one of Canada's top three major ports, and we'd like to take the 15 minutes you've given us to tell you why. I recognize that you've had a very long day; it's 4 p.m. We'd like to summarize our key points, but I would request that our full submission, which has been given to you already, should be entered into Hansard.

Je tiens à vous remercier d'avoir inclus Saint John dans vos déplacements. Nous considérons que nous avons en Saint John l'un des trois grands ports canadiens et nous allons consacrer les 15 minutes que vous nous avez accordées à vous l'expliquer. Je reconnais que vous avez eu une très longue journée de travail; il est 16 heures. Nous allons résumer les principaux points de notre mémoire en vous demandant que le texte intégral, que vous nous avez remis, soit versé au compte-rendu.

We have put together a small slide presentation to summarize the key points. I'll handle the overheads and Mr. Davison will speak to them, if that is satisfactory.

Nous avons préparé une petite série de diapositives afin de résumer ces principaux points. Je me chargerai de les projeter et M. Davison fera le commentaire approprié si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Mr. Kent Davison (Chairman, Marine Policy Task Force, Saint John Board of Trade): Mr. Chairman, I'd like to begin with some comments on the national ports system.

M. Ken Davison (président, Groupe d'étude sur la politique maritime, Board of Trade de Saint John): Monsieur le président, je vais tout d'abord faire quelques commentaires au sujet du réseau des ports nationaux.

It is our view that Canada's national ports system is subject to gross overcapacity, cumbersome administration and burdensome legislation. It is, in our view, ill equipped to meet the challenges of the 21st century.

Nous considérons que le réseau des ports nationaux du Canada est en proie à une énorme surcapacité, à une administration très lourde et à une législation encombrante. Il est à notre avis mal équipé pour relever les défis du XXI^e siècle.

There are approximately 2,400 ports in Canada. Of these, 584 are public ports administered by Transport Canada, harbour commissions and Ports Canada. The remaining 1,800 or so ports are administered by the Department of Fisheries and Oceans. Over 90% of marine traffic passes through only 45 cargo ports, and over 80% of international trade moves through only 15 ports. This represents less than 3% of the total public ports in Canada.

Il y a environ 2 400 ports au Canada. Cinq cent quatre-vingt quatre d'entre eux sont des ports publics administrés par Transports Canada, par les commissions portuaires et par Ports Canada. Les 1 800 et quelque qui restent sont administrés par le ministère des Pêches et Océans. Plus de 90 p. 100 du trafic maritime transite par 45 ports de marchandises seulement, et plus de 80 p. 100 du commerce international passe par 15 ports seulement. Ce chiffre correspond à moins de 3 p. 100 de l'ensemble des ports publics au Canada.

[Text]

[Translation]

• 1545

Ports administered by different authorities operate under different rules and often compete with each other for the same cargoes. Some ports are mandated to be self-sufficient and some are not. Transport Canada ports, for example, recover only 4% of their operating costs. Currently, subsidies of over \$100 million annually are provided to sustain ports and harbours. All these factors create an uneven playing field that cannot continue.

I'd like to refer to two examples right here in New Brunswick to illustrate these points. A few years ago the ports of Chatham and Newcastle were developed at considerable expense to the taxpayer. The development included the construction of new forest product facilities. Today these ports lie virtually dormant. The large majority of offshore tonnages from these areas now travels to the port of Saint John.

Another example is the recent announcement of the major development at the port of Belledune. In addition to bulk cargoes from the region, the development is also targeted toward general and forest product cargoes. This is despite the fact that a centre of excellence already exists at the port of Saint John, where there is currently excess capacity.

The efficiency of a major load centre such as Saint John is far more crucial to overall efficiency than is the proximity of port facilities. Yet Transport Canada's emphasis on regional economic development has taken precedence, often to the detriment of the best interests of the province. In our view, Transport Canada has no role in regional economic development in regard to ports.

We believe a national ports policy focused on ports which are critical to international trade is required, and there can be no doubt that the port of Saint John is critical to Canada's international trade. Total tonnage through the port increased to 21 million metric tonnes in 1994, ranking it third of all ports in Canada.

In addition to petroleum products, the port handled 235,000 metric tonnes of salt exports and 300,000 metric tonnes of raw sugar imports. The Barrack Point potash terminal, a state-of-the-art facility, had over 1.6 million metric tonnes in 1994. The Navy Island forest products terminal, a world leader in handling and productivity, is a load centre for forest products in eastern Canada. Of New Brunswick's offshore forest products trade, 70% moves via Saint John.

The port has a well-trained, stable, and productive workforce. Labour relations at the port of Saint John are second to none. Only 12 days have been lost to legal strikes in the past 20 years, outperforming by far the port of Halifax, the St. Lawrence River ports, and the west coast ports.

Les ports gérés par des administrations différentes opèrent selon des règles différentes et souvent se concurrencent pour transporter les mêmes marchandises. Certains ports ont le mandat d'être autonomes d'un point de vue financier et d'autres pas. Les ports de Transports Canada, par exemple, ne recouvrent que 4 p. 100 de leurs frais d'exploitation. À l'heure actuelle, plus de 100 000\$ sont versés chaque année pour subventionner les ports et les havres. Il en résulte une inégalité de traitement qui ne peut plus continuer.

Je vais vous citer deux exemples ici même au Nouveau-Brunswick qui vous feront comprendre ce que je veux dire. Il y a quelques années, les ports de Chatham et de Newcastle ont été aménagés à grands frais pour les contribuables. Cet aménagement a amené la construction de nouvelles installations de manutention de produits forestiers. Aujourd'hui, ces ports sont pratiquement inutilisés. La grande majorité des cargaisons qui prennent la mer à partir de ces régions passent désormais par le port de Saint John.

Il y a aussi l'exemple de l'annonce récente de l'aménagement du grand port de Belledune. Outre le transport les cargaisons en vrac en provenance de la région, le port ainsi aménagé doit aussi acheminer des marchandises diverses et des produits forestiers. Il en est ainsi en dépit du fait qu'un centre spécialisé existe déjà au port de Saint John, dont la capacité est aujourd'hui excédentaire.

L'efficacité d'un grand centre de transbordement comme celui de Saint John est bien plus fondamentale pour l'efficacité globale que ne l'est la proximité des installations portuaires. Pourtant, la priorité qu'accorde Transports Canada au développement économique régional a pris le pas sur le reste, souvent au détriment des intérêts les mieux compris de la province. À notre avis, Transports Canada ne doit pas jouer un rôle de moteur du développement économique régional en matière portuaire.

Nous considérons que nous avons besoin d'une politique des ports nationaux axée sur les ports dont l'importance est fondamentale pour le commerce international, et il est indéniable que le port de Saint John revêt une importance fondamentale pour le commerce international du Canada. Le tonnage total acheminé par le port a atteint 21 millions de tonnes en 1994, ce qui le place au troisième rang des ports canadiens.

Outre les produits pétroliers, le port a pris en charge 235 000 tonnes d'exportation de sel et 300 000 tonnes d'importation de sucre brut. Le terminal de potasse de Barrack Point, qui est à la pointe de la technique, a acheminé plus de 1,6 million de tonnes en 1994. Le terminal des produits forestiers de Navy Island, dont la productivité est parmi les meilleures au monde, est un centre de chargement des produits forestiers dans l'est du Canada. Soixante-dix pour cent du commerce des produits forestiers expédiés par voie maritime au Nouveau-Brunswick passent par Saint John.

Le port possède une main-d'oeuvre ayant une bonne formation, stable et productive. Les relations de travail au port de Saint John ne sauraient être meilleures. Seulement 12 journées de travail ont été perdues en raison de grèves légales depuis 20 ans, ce qui dépasse de loin le bilan des ports d'Halifax, des ports du St. Laurent et des ports de la côte ouest.

[Texte]

However, the port is also subject to an excessive level of administrative costs and regulatory controls. Local port corporations are not permitted to build equity. Between 1986 and 1993, \$85 million of dividends and a further \$268 million of special cash contributions have been withdrawn from the Canada Ports Corporation system.

Crown corporations have high overhead costs. Close to \$60 million is spent annually to support administration of the St. Lawrence Seaway Authority, Marine Atlantic pilotage authorities, and port corporations. In the last 12 years, the national office of Canada Ports Corporation has cost over \$100 million, averaging more than \$8.5 million every year. Saint John is paid \$8.2 million of this and is budgeted a further \$700,000 in 1995. In our view, the obvious conclusion is that the national office of Canada Ports Corporation must be rationalized, consolidated with other departments, and downsized.

Another layer of cost is the national ports policing system, which cost the port of Saint John \$825,000 in 1994. There is no apparent reason for Canada Ports Corporation to be in the policing business; policing issues should be left to the determination of local port corporations and the users of port facilities.

Mr. Chairman, our recommendations with regard to ports are as follows.

First, a national ports policy must be established. The policy must identify and support the major base ports that are critical to Canada's international trade. Ports not considered vital to Canada's international trade should be offered to the community or closed.

Second, a single nationwide system of administration should apply for all cargo ports. There must be a level playing field.

Third, steps must be taken to avoid costly duplication of services. The board strongly disagrees with the decision to develop a forest product terminal at the port of Belledune, and recommends that decision be rescinded.

Mr. Chairman, we would like to turn to the area of marine pilotage. I'd like to start by saying that marine pilotage in Canada has had a difficult history marked by investigations, studies, public inquiries, no less than six royal commissions, poor labour relations, disruptions of service and heavy subsidization. In 1995, we still don't have it right and there is a significant need for change. Yet we also recognize that in many areas, including the Bay of Fundy, which has the highest tides in the world, marine pilotage is a crucial service. Our recommendations regarding marine pilotage are as follows.

[Traduction]

Toutefois, le port fait l'objet par ailleurs de frais d'administration trop élevés et de trop de contrôle réglementaire. Les sociétés portuaires locales ne sont pas autorisées à augmenter leur capital. Entre 1986 et 1993, 85 millions de dollars de dividendes et en outre 268 millions de contributions sociales en espèces ont été prélevées au sein du réseau de la Société canadienne des ports.

Les sociétés d'état ont des frais d'administration élevés. Près de 60 millions de dollars sont consacrés chaque année à aider l'Administration de la Voie maritime du St. Laurent, les administrations de pilotage de l'Atlantique et les sociétés portuaires. Au cours des 12 dernières années, le bureau national de la Société canadienne des ports a coûté plus de 100 millions de dollars, soit en moyenne plus de 8,5 millions de dollars chaque année. Saint John a payé 8,2 millions de dollars à ce titre et s'est vu facturer 700 000\$ supplémentaires dans son budget de 1995. La conclusion qui s'impose, à notre avis, c'est qu'il convient de restructurer le bureau national de la Société canadienne des ports, de le fusionner avec celui d'autres ministères ou d'en réduire les effectifs.

À un autre niveau, il y a les coûts qui proviennent du système de contrôle des ports nationaux, pour lequel le port de Saint John a dû payer 825 000\$ en 1994. Il n'y a aucune raison apparente pour que la Société canadienne des ports se charge du contrôle; les questions de contrôle doivent être laissées au soin des sociétés portuaires locales et des usagers des installations portuaires.

Monsieur le président, nos recommandations concernant les ports sont les suivantes.

Tout d'abord, il convient de mettre sur pied une politique des ports nationaux. Cette politique doit permettre de répertorier et de promouvoir les principaux ports qui revêtent une importance fondamentale pour le commerce international du Canada. Les ports qui ne sont pas jugés indispensables au commerce international du Canada devraient être rétrocédés aux collectivités ou fermés.

Deuxièmement, il faudrait qu'un système d'administration unique, à l'échelle du pays, s'applique à tous les ports de marchandises. Les règles doivent être les mêmes pour tous.

Troisièmement, des mesures devront être prises pour éviter les services qui font double emploi et qui coûtent cher. Le Board of Trade est fermement opposé à la décision d'aménager un terminal de produits forestiers au port de Belledune, et recommande que l'on revienne sur cette décision.

Monsieur le président, j'aimerais maintenant passer à la question du pilotage maritime. Je dirais pour commencer que le pilotage maritime au Canada a une histoire semée de difficultés et caractérisée par des investigations, des études et des enquêtes publiques, pas moins de six commissions d'enquête royales, de mauvaises relations de travail, des interruptions de service et de lourdes subventions. En 1995, nous n'avons toujours pas trouvé la bonne solution, et des changements s'imposent. Toutefois, nous reconnaissons par ailleurs que dans de nombreuses régions, y compris dans la Baie de Fundy, où les marées sont les plus fortes au monde, le pilotage maritime représente un service essentiel. Nos recommandations en ce qui concerne le pilotage maritime sont les suivantes.

[Text]

First, enforced self-sufficiency must be imposed on each and every pilotage authority. Further, this must be achieved through sound business practices, not nearly the imposition of further tariff increases. The solution must recognize the different circumstances in each region, precluding, in our view, across-the-board solutions. Pilotage authorities must have the power to enforce rules and regulations if self-sufficiency is to be achieved. This would include the power to change or modify the employment status of pilots and review conditions governing compulsory pilotage, pilotage certification and exemption. Pilotage authorities must also work closely with users of the system in formulating solutions.

We would now like to turn to the St. Lawrence Seaway. Mr. Chairman, the St. Lawrence Seaway is an enigma to the federal government and Canadian business. On the one hand it is a vital corridor for Canada's domestic and international trade, while on the other it has become a monetary drain on the Canadian taxpayer. Canada can no longer afford the luxury of continuing to absorb growing deficits in our transportation sectors. We have had to face this in Atlantic Canada, where federal spending cuts have cost us the majority of our rail passenger service, the at-and-east grain and flour subsidy, and most recently the Atlantic region freight assistance program.

Mr. Chairman, the Atlantic region has done its part. The St. Lawrence Seaway must become financially self-sustaining. The key word must be "user pay", not cost recovery, not a harmonized maintenance tax applicable to all ports, not federal subsidies and certainly not a top wharfage surcharge on cargo entering Canada through our ports system.

Mr. Chairman, it is our view that the subcommittee on the St. Lawrence Seaway has not faced these realities. The reality is that enormous amounts of money are being spent to subsidize foreign commercial ventures. Ice-breaking alone costs in excess of \$30 million per year, the majority of which is spent clearing ice for foreign-flagged vessels earning revenue for foreign owners. Shippers must learn to pay their way.

Mr. Chairman, St. Lawrence River ports and users argue against tolls and the dismantling of subsidies on the basis of cargo lost to United States east coast ports. We believe that argument to be more myth than reality. The ports of Saint John and Halifax had to adjust when winter navigation on the St. Lawrence became a reality in the 1960s. We faced the challenge in typical Atlantic Canadian fashion, and we would challenge St. Lawrence ports to do the same.

[Translation]

Tout d'abord, la règle de l'autonomie financière doit s'imposer à toutes les administrations de pilotage. Il faut en outre qu'elle soit réalisée grâce à l'adoption de certaines pratiques de gestion et non pas en imposant d'autres augmentations de tarif. Les solutions envisagées doivent tenir compte des situations propres à chacune des régions, ce qui élimine, à notre avis, une solution de type général. Si l'on veut parvenir à l'autonomie financière, il faut que les administrations de pilotage aient le pouvoir de faire appliquer les règles et les règlements. Il faudrait que cela englobe le pouvoir d'altérer ou de modifier les modalités d'emploi des pilotes et de revoir les conditions qui régissent le pilotage obligatoire, l'agrément des pilotes et les exemptions. Il faut aussi que les administrations de pilotage travaillent en collaboration étroite avec les usagers du système pour trouver des solutions.

Venons-en maintenant à la Voie maritime du St. Laurent. Monsieur le président, la Voie maritime du St. Laurent est une énigme pour le gouvernement fédéral et pour les entreprises canadiennes. D'un côté, c'est un couloir vital pour le commerce intérieur et international du Canada, alors que de l'autre c'est devenu un gouffre financier pour le contribuable canadien. Le Canada ne peut plus se permettre le luxe de continuer à résorber les déficits croissants de nos secteurs des transports. Nous avons dû faire face à cette réalité dans la région atlantique du Canada où les compressions budgétaires imposées par le gouvernement fédéral nous ont coûté la majeure partie de notre service de transport de voyageurs par chemin de fer, la subvention en vertu du tarif de l'Est, de la farine et des céréales et, plus récemment, le programme de subventions au transport des marchandises dans la région atlantique.

Monsieur le président, la région Atlantique a fait sa part. Il faut que la Voie maritime du St. Laurent devienne financièrement autonome. La clé doit être de «faire payer les usagers» et non pas de recouvrer les coûts, et il ne s'agit pas non plus d'imposer une taxe d'entretien harmonisée applicable à tous les ports, de verser des subventions fédérales et encore moins d'imposer des droits de quai supplémentaires sur les marchandises qui entrent au Canada par notre système portuaire.

Nous considérons, monsieur le président, que le sous-comité de la Voie maritime du St. Laurent n'a pas fait face à ces réalités. La réalité, c'est que des sommes énormes sont dépensées pour subventionner des entreprises commerciales étrangères. Les opérations de brise-glace coûtent à elles seules plus de 30 millions de dollars par an et elles profitent en majorité à des navires battant pavillon étranger qui gagnent de l'argent pour le compte d'armateurs étrangers. Il faut que les expéditeurs maritimes paient pour faire passer leurs bateaux.

Monsieur le président, les autorités portuaires et les usagers du St. Laurent s'opposent aux droits de péage et au démantèlement des subventions en fonction des pertes de cargaisons au détriment des ports de la côte est des États-Unis. Nous considérons que cet argument relève davantage du mythe que de la réalité. Les ports de Saint John et de Halifax ont dû s'adapter lorsqu'il est devenu possible au cours des années 1960 de naviguer en hiver sur le St. Laurent. Nous avons relevé ce défi comme a su toujours le faire la région canadienne de l'Atlantique, et nous invitons les ports du St. Laurent à faire de même.

[Texte]

We would also emphasize that whatever position the federal government takes to support the seaway, east and west coast ports can and will rightfully demand the same level of support.

Mr. Chairman, our recommendations for the St. Lawrence Seaway are as follows.

We strongly support a move toward a user-pay concept. Those who use and benefit from the system must pay for it. Those costs can no longer be thrust on the Canadian taxpayers.

We cannot support a nationwide *ad valorem* entrenched tax. Such a tax would put our port and indeed all coastal ports at a significant competitive disadvantage.

We do support the concept of a binational agency to administer the seaway. We would also recommend that port entities, like any other business operating in a municipality, pay their fair share of municipal tax.

Finally, we would like to turn to the Canadian Coast Guard. The coast guard's operating expenditures in the 1993-94 fiscal year were \$529 million, with a recovery of less than \$30 million, or only 5.6% of the total. In other words, even though the majority of coast guard services promote or enhance direct economic activity, no reasonable cost recovery is achieved.

It seems clear the coast guard should be able to significantly increase cost recovery in the area of marine navigation systems, which cost \$225 million annually and are used almost exclusively by commercial shipping and fishing interests, and also in the area of ice-breaking and ice-routing services, which cost \$80 million annually and again benefit domestic and foreign commercial interests.

We would also like to comment on the impending privatization of oil pollution response services. In our view, responses to oil pollution incidents, although now done by private organizations, must continue to be made in accordance with standards contained in governing legislation and enforced by a vigilant coast guard, properly equipped and readily available to take a lead role.

The Bay of Fundy is a unique marine environment with the highest tides in the world. It is also the location of a significant aquaculture industry worth hundreds of millions of dollars.

For these reasons, Mr. Chairman, our recommendations regarding the Canadian Coast Guard are as follows.

[Traduction]

Nous insistons aussi sur le fait qu'à partir du moment où le gouvernement fédéral choisit d'aider la Voie maritime, les ports de la côte est et de la côte ouest sont eux aussi en droit d'exiger le même traitement.

Monsieur le président, voici quelles sont nos recommandations pour la Voie maritime du St. Laurent.

Nous sommes fermement en faveur de l'adoption du principe qui consiste à faire payer les utilisateurs. Les usagers de cette voie d'eau et ceux qui en profitent doivent en payer le coût. Ces coûts ne doivent plus être répercutés sur les contribuables canadiens.

• 1555

Nous ne pouvons être d'accord avec l'établissement d'une taxe nationale sur la valeur incluse dans le prix. Une telle taxe placerait notre port et en réalité tous les ports de la côte dans une position concurrentielle très désavantageuse.

Nous sommes d'accord avec l'idée de confier l'administration de la Voie maritime à un organisme binational. Nous recommandons également que les entités portuaires paient leur juste part des taxes municipales comme toute autre entreprise exploitée dans une municipalité.

Comme dernier point, nous aimerions aborder la question de la Garde côtière canadienne. Au cours de l'exercice 1993-1994, les dépenses de fonctionnement de la Garde côtière se sont élevées à 529 millions de dollars. Sur cette somme, moins de 30 millions de dollars ont été récupérés, soit seulement 5,6 p. 100 des dépenses totales. En d'autres mots, même si la plupart des services fournis par la Garde côtière contribuent à promouvoir ou à stimuler l'activité économique directe, en pratique, il n'y a à peu près pas de récupération des coûts.

Il semble évident que la Garde côtière devrait pouvoir augmenter sensiblement son pourcentage de récupération des coûts dans le domaine des systèmes de navigation maritime, qui coûtent quelque 225 millions de dollars par année et qui sont utilisés presque exclusivement par les sociétés maritimes commerciales et par les bateaux de pêche, ainsi que dans le domaine des services de déglacage et d'acheminement des glaces, qui coûtent 80 millions de dollars annuellement et qui profitent eux aussi à des entreprises privées commerciales nationales et internationales.

Nous aimerions aussi formuler des commentaires au sujet de la privatisation imminente des services de dépollution en cas de déversement de pétrole. À notre avis, les opérations de nettoyage des zones contaminées par un déversement de pétrole accidentel, même si elles sont actuellement prises en charge par des sociétés privées, doivent continuer d'être effectuées en conformité avec les normes définies dans la loi et sous le contrôle d'une Garde côtière vigilante, pourvue d'installations adéquates et prête à prendre promptement la direction de ces opérations.

La Baie de Fundy constitue un milieu marin exceptionnel qui possède la plus haute marée au monde. On y trouve aussi une importante industrie aquicole dont les installations valent des centaines de millions de dollars.

Pour ces raisons, monsieur le président, nous tenons à formuler les recommandations suivantes au sujet de la Garde côtière canadienne.

[Text]

[Translation]

It is our view that there is a clear requirement and need for the continued significant presence of coast guard vessels, facilities and capabilities in the Port of Saint John. It is also our view that the Canadian Coast Guard should not be in the business of the administration or building of ports and harbours. Rather the coast guard's role should be confined to ensuring that safety and environmental standards are maintained.

We support the government's initiative of merging the Department of Fisheries and Oceans with the coast guard, assuming the intent of the merger is to effect efficiencies and eliminate redundancies.

That summarizes our report. We'd like to thank you for allowing us the opportunity to appear before the standing committee. We hope our views will assist you in your deliberations.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you, Mr. Davison.

Mrs. Wayne.

Mrs. Wayne: My question is to the president of the board of trade, Mr. Tidby. Has the board of trade looked at the number of ports we have in the province of New Brunswick and has it taken a position on how many ports we should have in the province?

Mr. Tidby: The board of trade believes the most significant aspect is to have a port that can handle a large volume of tonnage. Having a variety of ports spread around the province handling different cargoes in different locations isn't the most efficient way of going. In the board of trade's opinion, the concentration of effort and capital should be based in Saint John, because we are the major port in New Brunswick.

Mrs. Wayne: With regard to the municipal taxes, Mr. Davison, we had a report from one of the other presenters showing us the municipal taxes being paid by other ports like Montreal and Halifax, and Saint John, New Brunswick, pays the highest taxes. That falls within the provincial jurisdiction, as this report says, but Halifax pays \$210,000 and Montreal pays \$350,000. We used to pay \$377,000 in Saint John in 1985, but in 1993 we paid \$751,000. That leads me to believe that the other ports are being subsidized either by their provincial or municipal governments. Do you feel we should pay the full tax and that our port should not receive any assistance whatsoever?

Nous estimons que le maintien d'une présence importante des navires, des installations et des moyens de la Garde côtière dans le port de Saint-Jean est indéniablement nécessaire. Nous sommes en outre d'avis que la Garde côtière canadienne ne devrait s'occuper ni de l'administration ni de la construction de ports et de havres. Au contraire, le rôle de la Garde côtière devrait se limiter à veiller à ce que les normes de sécurité et les normes environnementales soient respectées.

Nous approuvons la décision du gouvernement de fusionner les services de la Garde côtière et ceux du ministère des Pêches et des Océans, pourvu que cette fusion vise à accroître l'efficacité et à éliminer le double emploi.

Telles sont les grandes lignes de notre rapport. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant votre Comité permanent. Nous espérons que nos points de vue seront utiles à vos délibérations.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci, monsieur Davison.

Madame Wayne.

Mme Wayne: Ma question s'adresse au président du Bureau de commerce, M. Tidby. Le Bureau de commerce s'est-il interrogé sur le nombre de ports que nous avons dans la province du Nouveau-Brunswick et a-t-il une opinion sur le nombre de ports qu'il devrait y avoir?

M. Tidby: Le Bureau de commerce croit que ce qu'il faut avant tout, c'est qu'il y ait un port qui soit en mesure de manutentionner d'importantes quantités de tonnage. Le fait d'avoir une grande diversité de ports le long des côtes de la province pour manutentionner divers types de cargaisons dans des endroits différents n'est pas ce qu'il y a de plus efficace. De l'avis du Bureau de commerce, les investissements et les efforts devraient être concentrés à Saint-Jean, parce que c'est là que se trouve le plus important port du Nouveau-Brunswick.

Mme Wayne: En ce qui concerne les taxes municipales, monsieur Davison, un des témoins que nous avons entendus nous a fait état des montants de taxes municipales payées par d'autres ports, comme ceux de Montréal et de Halifax, et nous a fait remarquer que le port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick était celui qui payait les taxes les plus élevées. C'est une question de compétence provinciale, comme on le mentionne dans le rapport, mais le port de Halifax paye 210 000\$ de taxes et celui de Montréal 350 000\$. En 1985, le port de Saint-John payait 377 000\$ mais, en 1993, nous avons payé 751 000\$. Cela m'amène à croire que les autres ports sont subventionnés soit par leur gouvernement provincial soit par leurs gouvernements municipaux. Dites-vous que le port de Saint-John devrait payer le plein montant de la taxe et ne recevoir aucune aide financière d'aucune sorte?

• 1600

Mr. Davison: That's essentially our view. As far as the port of Saint John is concerned, we recognize that the port does pay a fair share or close to a fair share of a full level of municipal taxes. Our concern was that other ports, some seaway ports and so on, do not. So it gets back to the level playing field.

M. Davison: C'est essentiellement notre point de vue. Pour ce qui est du port de Saint-John, nous reconnaissons qu'il paie l'équivalent ou à peu près des taxes municipales normales. Ce qui nous préoccupe, c'est que ce ne soit pas le cas d'autres ports, de quelques ports de la voie maritime et d'autres. Cela revient à dire que tout le monde devrait être sur le même pied.

[Texte]

Mrs. Wayne: That was my next question. Should ports, harbours and international ports have to follow the same rules? For example, if we're going to pay the municipal tax, shouldn't the same formula apply across the board for all charges that come to our port? Is that what you're looking at, that everybody be treated the same?

Mr. Davison: That's the key, yes.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you.

Mr. Gouk: You mentioned something about the port of Churchill being dealt with through Ports Canada. What exactly did you mean in terms of them dealing with it or resolving it?

Mr. Ralph Murray (Member, Marine Policy Task Force, Saint John Board of Trade): It is difficult to discuss the port of Churchill in relation to a national port within the Ports Canada infrastructure, primarily because it's a one-item port that has great difficulty with the rail operations running north from Winnipeg through The Pas. It's a very costly port to the country. We realize that there are major moves with respect to the Western Grain Transportation Act and the loss of their subsidy program, so the port of Churchill is something Canada Ports Corporation will have to deal with. They must decide whether a full subsidy will be paid to the future operation of that port, or whether in fact it will have to be closed.

Mr. Gouk: Based on information that I have, rail is not a problem if you run it at the right time of the year. The problem is that they only run it during the worst possible season. Aluminum cars are available but they haven't been utilizing those for that purpose. The capacity of Churchill is a better than break even proposition provided they get the grain, but there's been a push to deliver the grain to Thunder Bay. There's no question that decisions have to be made, but they're a little different from what some people might think. They're more political decisions than financial.

You mentioned search and rescue and soon having a set-up out of Saint John that will deal with oil spills within 50 miles of here. What do you think of the concept of a regional rapid deployment group? Instead of each person having their plan and equipment and so on, what about having each area contribute to a rapid deployment group based out of one central location that would deal with a much greater area? Does that have some viability?

Mr. Murray: I think it has some viability because of the amount of oil and petroleum products handled in the eastern part of the continent, not just in the Bay of Fundy but in Newfoundland, Nova Scotia, and the state of Maine. Obviously you have to start small, but at some stage it would be possible to have a large response team that could handle emergencies at any given time.

[Traduction]

Mme Wayne: C'était ma première question. Les ports, les havres et les ports internationaux devraient-ils être soumis aux mêmes règles? Par exemple, au même titre que nous paierions les taxes municipales, le même principe devrait-il s'appliquer pour toutes les autres charges qu'assume notre port? Votre proposition vise-t-elle à faire en sorte que tous les ports soient traités également?

M. Davison: Essentiellement, oui.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci.

M. Gouk: Vous avez mentionné quelque chose au sujet du fait que la question du port de Churchill devrait être réglée par Ports Canada. Qu'entendez-vous au juste par là?

M. Ralph Murray (membre du groupe de travail sur la politique maritime, Bureau de commerce de Saint-John): Il est difficile de discuter du port de Churchill en tant qu'élément du réseau de ports nationaux qui relèvent de Ports Canada, principalement à cause du fait que c'est un port qui manutentionne un seul type de marchandises et qui a beaucoup de difficultés à coordonner ses activités avec les services ferroviaires pour le transport des marchandises en provenance du nord de Winnipeg et qui transite par Le Pas. C'est un port qui coûte très cher au pays. Nous sommes conscients du fait que d'importantes modifications seront apportées à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et des conséquences de l'abolition du programme de subventions. Il faudra donc que la Société canadienne des ports fasse quelque chose au sujet du port de Churchill. Elle doit décider si à l'avenir ce port devra être largement subventionné ou s'il devra être fermé.

M. Gouk: En me fondant sur les renseignements que je possède, je ne pense pas que l'administration du service ferroviaire pose des problèmes s'il fonctionne au bon moment de l'année. Le problème, c'est qu'il ne fonctionne que durant la pire saison. Il existe des wagons en aluminium, mais on ne les utilise pas à cette fin. Le port de Churchill peut être utilisé de manière à atteindre un peu plus que son seuil de rentabilité, pourvu qu'il y ait des céréales, mais certains souhaiteraient que les céréales soient livrées à Thunder Bay. Il ne fait aucun doute que des décisions devront être prises, mais elles ne seront peut-être pas tout à fait comme certains le pensent. Ces décisions relèvent davantage de facteurs politiques que financiers.

Vous avez parlé des opérations de recherche et de sauvetage et mentionné qu'il y aura bientôt une équipe basée à Saint-John qui s'occupera des déversements de pétrole dans un rayon de 50 milles. Que pensez-vous de l'idée de former un groupe régional d'intervention rapide? Au lieu de chacun ait son propre plan et son propre matériel, que penseriez-vous de l'idée que chaque région contribue à la formation d'un groupe régional d'intervention rapide basé à un endroit central et qui couvrirait une beaucoup plus grande superficie? Une telle proposition serait-elle réalisable?

M. Murray: Je pense que oui, à cause de la quantité de pétrole et de produits pétroliers qui est manutentionnée sur la côte est du continent, non seulement dans la baie de Fundy, mais à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse et dans l'État du Maine. Évidemment, il faudra commencer à une modeste échelle, mais à un moment donné, il serait possible d'avoir une grosse équipe prête à intervenir en situation d'urgence n'importe quand.

[Text]

[Translation]

• 1605

Mr. Gouk: I have one last area dealing with labour. We went to Montreal and talked to the port of Montreal people and asked how their labour relations were. They said they were absolutely fantastic, no problems here. Then we went to Vancouver and asked the same question and what do you suppose they said? No problems at all; everything's wonderful. Well, here we are; we have a strike in Montreal and a strike in Vancouver.

I've just received information that a deal has been made to build large potash-handling facilities in Portland, Oregon, for a B.C.-based organization because it no longer accepts the reliability of Vancouver.

I've listened to your longshore-people, who sounded very reasonable, and your track record is good. But with all those things in mind, what steps have you taken to ensure that you have long-term, good, reliable labour relations within the port of Saint John?

Mr. Tidby: Mr. Chairman, when we did the background research for our submission to this committee, we took a look at the track record. We took a look at the track record of the St. Lawrence ports and of Halifax and we compared them to the track record of Saint John. The track record reads a bit like this.

In 1972 there was an illegal strike in the St. Lawrence ports after signing a new agreement over the implementation of an agreement. The strike lasted 9 weeks and it required legislation to end it. In 1976 there was a legal strike following a conciliation commissioner's report. That strike lasted several weeks and required legislation to end that. In 1987 there was a series of 24-hour legal strikes that affected the port of Montreal. That's the track record of the St. Lawrence ports.

The port of Halifax suffered a lockout in 1973, which lasted 10 days, and in 1976 there was a further lockout, which lasted 11 weeks and required legislation to end it.

In terms of the port of Saint John, we had a legal strike that lasted approximately three weeks in 1974 and in 1990 we had a legal strike lasting nine days. As you can tell from that record, the port of Saint John's labour relations history is really second to none. As you pointed out, the B.C. situation isn't too good at the moment, so quite honestly, we believe our track record is good and we have every expectation that it's likely to continue.

Mr. Gouk: Do you have discussions with labour to point out not just the financial ramifications between labour and management but the economic viability of the port? Do you discuss these types of things with labour?

M. Gouk: J'aurais une dernière question concernant la main-d'oeuvre. Nous sommes allés à Montréal et avons parlé aux autorités portuaires de Montréal et leur avons demandé quel était le climat des relations de travail. Les représentants du port de Montréal nous ont dit qu'elles étaient on ne peut plus harmonieuses et qu'il n'y avait pas de problème. Ensuite, nous sommes allés à Vancouver et avons posé la même question aux représentants du port. À votre avis, quelle a été leur réponse? Aucun problème; tout fonctionne à merveille. Eh bien, à l'heure actuelle, il y a une grève à Montréal et une grève à Vancouver.

Je viens juste d'apprendre qu'une entente a été conclue pour la construction d'installations considérables de manutention de la potasse à Portland, en Orégon, pour le compte d'une entreprise de Vancouver qui juge que le port de Vancouver n'est plus fiable.

J'ai entendu le témoignage de vos débardeurs, qui n'avaient que du bien à dire de leurs relations de travail, et je sais que vous avez de bons antécédents à cet égard. Mais compte tenu de tout ce qui se passe actuellement, quelles mesures avez-vous prises pour vous assurer que vos relations de travail demeureront harmonieuses à long terme et que le port de St. John demeure un port fiable?

M. Tidby: Monsieur le président, quand nous avons fait nos recherches en vue de la rédaction du mémoire que nous présentons à votre comité, nous avons vérifié quels étaient nos antécédents en matière de relations de travail. Nous avons également vérifié ceux des ports du Saint-Laurent et d'Halifax et nous les avons comparés avec ceux du port de St. John. Voici ce que nous avons constaté.

En 1972, il y a eu une grève illégale dans les ports du Saint-Laurent parce que les parties ne s'entendaient pas sur la façon d'appliquer la convention collective qui venait d'être signée. La grève a duré neuf semaines et il a fallu légiférer pour y mettre fin. En 1976, il y a eu une grève légale suite au dépôt du rapport d'un commissaire conciliateur. Cette grève a duré plusieurs semaines et le gouvernement a dû adopter une loi pour y mettre fin. En 1987, une série de grèves légales sporadiques de 24 heures a frappé le port de Montréal. Voilà ce qui en est des antécédents des ports du Saint-Laurent.

Le port d'Halifax a été touché par un lock-out en 1973, qui a duré 10 jours; en 1976, il y en a eu un autre, qui a duré 11 semaines et qui a nécessité l'adoption d'une loi pour y mettre fin.

Pour ce qui est du port de St. John, nous avons eu une grève légale qui a duré environ trois semaines en 1974 et une autre en 1990, qui a duré neuf jours. Comme vous pouvez le constater, l'historique des relations de travail au port de St. John est vraiment incomparable. Comme vous l'avez signalé, la situation en Colombie-Britannique n'est pas trop bonne en ce moment; en toute honnêteté, nous pensons avoir fait bonne figure dans le passé, et avons toute raison de croire que l'harmonie continuera de régner.

M. Gouk: Avez-vous des discussions avec le syndicat pour l'amener à se rendre compte du fait que les relations de travail ont des ramifications financières, non seulement pour les syndiqués et les patrons, mais sur la viabilité économique du port? Discutez-vous de ce genre de choses avec le syndicat?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Tidby: The board of trade doesn't get into those discussions, but it's our understanding, and the background of our committee would lead us to believe, that those discussions take place and that the people in the port understand very well the financial necessity of having reasonable relationships between management and labour which will mutually reward both management and labour for the future benefit of the port.

Mr. Gouk: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you, Mr. Gouk.

Mrs. Wayne: I just want to tell Jim that there was a joint committee established between management and labour at the port after the strike, and it was to look at ways in which they could work together. That committee has been ongoing and it has worked extremely well. There is a joint committee at the port that does that, Jim.

I have a question with regard to the St. Lawrence Seaway and the ice-breaking in the St. Lawrence Seaway. Could you just enlighten us, Mr. Tidby or Mr. Davison or Mr. Murray, as to how the board of trade feels about the subsidy the federal government has there to keep the St. Lawrence Seaway ice-free?

Mr. Murray: Mr. Chairman, we feel very strongly in Saint John that we are in a position in this country where we can no longer afford the luxury of continuing to subsidize all transportation entities. A rose by any other name, as you know, is a rose. In regard to the St. Lawrence, a subsidy is a subsidy is a subsidy. If it has to be used by commercial vessels, particularly under foreign flag, they should certainly pay towards any cost of entering the St. Lawrence River and indeed the St. Lawrence system. It's rather a harsh statement but it's a real statement.

We must get our act together in this country with respect to costs, and there is a definite large cost to ice-breaking in the St. Lawrence River. That cost should be shared by the users. It should not be shared by other taxpayers or ports in this country, but by the ports in the St. Lawrence River. We feel quite strongly about that.

• 1610

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you, Mr. Tidby, Mr. Murray and Mr. Davison, for your submission. As chairman, and being from the Miramichi ports, I do have some difficulty personally with some of your content, but I have to take that under consideration. We'd like to thank you for coming. It will be all put into the record of this committee. Thank you.

Mr. Tidby: Thank you very much for giving us the opportunity, Mr. Chairman.

M. Tidby: Le Bureau de commerce n'intervient pas dans ce genre de discussions, mais à notre connaissance et d'après les renseignements que notre comité a recueillis, nous sommes portés à croire que de telles discussions ont lieu et que les gens du port comprennent très bien qu'il est impératif, pour la santé financière du port, que le climat des relations de travail soit sain entre le patronat et le syndicat et que les parties ont mutuellement avantage à ce que le port soit prospère dans l'avenir.

M. Gouk: Merci.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci, monsieur Gouk.

Mme Wayne: J'aimerais simplement signaler à Jim qu'après la grève, les autorités portuaires et le syndicat ont formé un comité mixte qui a justement eu pour mandat d'étudier des moyens d'accroître la collaboration entre les parties. Ce comité existe toujours et fonctionne extrêmement bien. C'est un comité mixte du port qui s'occupe de cette question, Jim.

J'aurais une question concernant la voie maritime du Saint-Laurent et les activités de déglacage sur le Saint-Laurent. Pourriez-vous tout simplement nous dire, monsieur Tidby ou monsieur Davison ou monsieur Murray, ce que pense le Bureau de commerce au sujet de la subvention que verse le gouvernement fédéral pour garder la voie maritime libre de glace?

M. Murray: Monsieur le président, nous sommes fortement convaincus, à St. John, que notre pays ne peut plus se permettre le luxe de continuer de subventionner tous les aspects de notre système de transport. Quel que soit le nom qu'on lui donne, une rose est toujours une rose. En ce qui concerne le Saint-Laurent, une subvention restera toujours une subvention. Si la voie maritime doit surtout servir aux navires commerciaux, en particulier à ceux battant pavillon étranger, il ne fait aucun doute qu'il faudrait leur imposer des droits pour pénétrer dans le Saint-Laurent et utiliser la voie maritime. Vous allez peut-être me trouver radical, mais c'est ce que je pense.

Nous devons nous concerter et réagir en ce qui concerne les coûts, et il ne fait aucun doute que le déglacage des eaux du fleuve Saint-Laurent coûte extrêmement cher. Ce coût devrait être partagé entre les usagers. Il ne devrait pas être assumé par l'ensemble des contribuables ou par les autres ports du pays, mais par les ports du fleuve Saint-Laurent. Nous en sommes très fermement convaincus.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci, messieurs Tidby, Murray et Davison de votre mémoire. En tant que président, et étant donné que je viens de la région des ports de Miramichi, j'ai personnellement un peu de mal à être d'accord avec tout le contenu de votre mémoire, mais je dois prendre vos points de vue en considération. Nous tenons à vous remercier d'être venus témoigner. Les opinions que vous avez exprimées seront toutes consignées au compte rendu du Comité. Merci.

M. Tidby: Je vous remercie beaucoup de nous avoir donné l'occasion de vous faire part de nos points de vue, monsieur le président.

[Text]

Mrs. Wayne: Mr. Chairman, just on a point of clarification, it's been brought to my attention that in the submission by the longshoremen today—our ILA boys—there is a letter dated April 18, 1988. It has to do with the statements that were made by presenter with regard to Bayside and the potatoes that left here for Bayside.

I would ask, Mr. Chairman, if you and the members of our committee would look at that sometime just for the record to straighten it out. The Cubans said we were the best ever. It went directly from here to Bayside; it didn't go anywhere else.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): All these reports as written and submitted will be taken into consideration by our researchers and the clerk.

Mrs. Wayne: This is just so it's correct. That's all, thank you.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Our next presenter, I believe, is the City of Saint John. Our presenters are Ms McAlary, the deputy mayor, and Mr. Farren. We'd like to welcome you to our committee and also to express our concern for the good health of your mayor. Hopefully he will be soon back to council and will join your group.

We have 15 minutes set aside for presentations. One of your predecessors, who is here as a part of our committee today, will be asking questions, as well as our friend here from British Columbia.

Ms Shirley McAlary (Deputy Mayor, Corporation of the City of Saint John): Thank you very much, members of the Standing Committee on Transport. We're certainly very pleased to be here today. It's a pleasure to stand before this very important committee of the House of Commons in respect of marine issues.

First, I'd like to take this opportunity to welcome all of you to the city of Saint John, Canada's first incorporated city, and the location of the third-busiest seaport in Canada by tonnage.

The City of Saint John is most appreciative that the members of the Standing Committee on Transport, which is so vital to the economic health of Canada, should widen the opportunity for input by coming to our region and this city. We welcome this opportunity for offering constructive input before you today.

At the very outset of my remarks, I believe it's extremely appropriate to remind members of the committee as to the reasons why the City of Saint John feels it's so necessary to be here today. We have in our city the third-largest seaport by tonnage volume in Canada. It is an asset that our citizens are extremely proud of.

An opportunity such as this to appear before you today as a community gives us an opportunity to reflect yet again on the significance of our port and the marine environment to the economic life of our community and to the Canadian economy.

For over 200 years, the way of life in this community has been largely dependent on our location at the mouth of the Saint John River, the point at which the river meets the Bay of Fundy. It is not by mere coincidence that our major industries—

[Translation]

Mme Wayne: Monsieur le président, j'aimerais simplement clarifier un point. On m'a signalé que dans le mémoire présenté par les débardeurs aujourd'hui—par nos gars de l'ILA—il y avait une lettre datée du 18 avril 1988. Le point que j'aimerais clarifier a trait aux déclarations faites par le témoin au sujet de Bayside et des pommes de terre qui sont parties d'ici pour aller à Bayside.

J'aimerais bien, monsieur le président, que vous et les membres de notre Comité examinent ce qui en est pour que les choses soient claires. Les Cubains ont dit que nous étions les meilleurs. Ces marchandises ont été expédiées directement d'ici à Bayside. Elles ne sont pas allées ailleurs.

Le président suppléant (M. Hubbard): Toutes les déclarations qui nous ont été faites par écrit et verbalement seront examinées par nos chercheurs et le greffier.

Mme Wayne: Très bien. C'est tout ce que j'avais à dire. Merci.

Le président suppléant (M. Hubbard): Notre prochain témoin sera, je crois la ville de Saint John. Les porte-paroles sont M^{me} McAlary, maire suppléant et M. Farron. Nous tenons à vous souhaiter la bienvenue à notre Comité et à vous exprimer nos vœux de prompt rétablissement pour votre maire. Heureusement, il sera bientôt de retour au Conseil et au sein de votre groupe.

Il nous reste 15 minutes pour les présentations. Un des intervenants qui vous ont précédés, qui est ici en tant que membre de notre Comité aujourd'hui, ainsi que notre ami de la Colombie-Britannique vous poseront des questions.

Mme Shirley McAlary (maire suppléant, Corporation de la Ville de Saint John): Merci beaucoup, mesdames et messieurs les membres du Comité permanent des transports. Nous sommes certes ravis d'être ici aujourd'hui. C'est avec plaisir que nous comparaissons devant ce très important Comité de la Chambre des communes au sujet des questions maritimes.

Tout d'abord, je profite de l'occasion pour vous souhaiter la bienvenue à tous dans la Ville de Saint John, la première à avoir obtenu le statut de ville au Canada et le siège du troisième port de mer en importance au Canada en ce qui concerne le tonnage.

La Ville de Saint John remercie chaleureusement les membres du Comité permanent des transports, secteur vital pour la santé économique du Canada, d'avoir pris la peine de se rendre dans notre région et dans notre ville pour nous permettre de donner notre opinion. Nous profiterons donc de l'occasion pour vous présenter aujourd'hui un témoignage que nous espérons constructif.

Pour débiter mon exposé, je crois qu'il serait très important de rappeler aux membres du Comité les raisons pour lesquelles la Ville de Saint John a jugé nécessaire de venir témoigner devant vous aujourd'hui. Nous avons dans notre ville le troisième port de mer en importance au Canada en ce qui concerne le tonnage de marchandises manutentionnées. C'est un atout dont nos citoyens sont extrêmement fiers.

Cette comparaison donne à notre ville l'occasion de réfléchir à nouveau sur l'importance de notre port et du milieu marin pour la vie économique de notre collectivité et pour l'économie canadienne.

Depuis plus de 200 ans, le mode de vie de nos citoyens a été largement tributaire de notre situation géographique à l'embouchure de la rivière Saint Jean, à l'endroit-même où les eaux de la rivière et celles de la Baie de Fundy se confondent.

[Texte]

there are two pulp mills, a major international shipyard, Canada's largest oil refinery, a sugar refinery and several other large-volume exporters—are located here. They are here because of our location, which provides a gateway through which they can deliver their products to the rest of the world. This was the situation for industry at the time this city was incorporated, and it remains true today.

Saint John has always been truly proud of and committed to its port. As the old saying goes, "as the port of Saint John goes, so does the city of Saint John".

The port of Saint John has developed over time to where it has world-class facilities. The forest products, the potash and the container terminals that exist at the port are of such size and quality that they can handle all of the products coming and going to and from this province. The existence of a well-trained, dedicated workforce that has had the benefit of the experience of their fathers and grandfathers before them positions this port to continue to be a major player and contributor to the way of life enjoyed by the citizens of this community.

These are the reasons the mayor and council feel it is so important to make a presentation to you today.

I'd like to comment on excess capacity. The City of Saint John welcomes the inclusion in your committee's terms of reference of the concept of identifying best business practices in the port sector in an effort to improve efficiency, competitiveness and responsiveness to local needs. We would suggest to you, hon. members, that the real issues before you today, however, are about making smart choices across the board with respect to marine issues in Canada.

The country's current fiscal situation demands that all Canadians examine issues and make decisions that spur a greater rate of return on the nation's investment in capital such as seaports, cargo handling, terminal operations and related services as a factor of production in the creation of wealth in Canada. Accordingly, making smart choices is not simply an exercise in reducing costs, motivated by a belief in best practices. Instead, making smart choices places upon the Government of Canada and you, the policy makers, the additional burden of not only reducing the national deficit, but also making those decisions that are consistent with wealth creation in this country—just as our more successful competitor nations do. You and your colleagues in Parliament are in the midst of a corporate turn-around operation for this nation much larger than that taken on by the chief executive officer of IBM or the chief executive officer of General Motors. Making smart choices is part and parcel of such an exercise.

[Traduction]

Ce n'est pas par pure coïncidence que nos principales industries sont situées ici—nous avons deux usines de pâtes à papier, un important chantier maritime international, la plus grande raffinerie à pétrole au Canada, une raffinerie de sucre et plusieurs autres entreprises d'exportation majeure. Ces industries sont installées ici à cause de notre situation géographique, parce que notre ville constitue un point d'accès à partir duquel elles peuvent livrer leurs produits partout ailleurs dans le monde. Ces caractéristiques dont l'industrie profite étaient présentes au moment où Saint John s'est vu attribuer le statut de ville, et elles le sont encore aujourd'hui.

• 1615

Saint-John a toujours été vraiment fier de son port. Comme le dit le vieil adage, quand le port de Saint-John est prospère, la ville de Saint-John l'est aussi.

Au fil des ans, le port de Saint-John s'est doté d'installations qui sont maintenant renommées dans le monde entier. Les terminaux que nous possédons pour l'entreposage des produits forestiers, de la potasse et des conteneurs sont suffisamment grands et dotés des installations appropriées pour nous permettre de manutentionner tous les produits que notre province expédie ou reçoit. L'existence d'une main-d'œuvre bien entraînée et dévouée, qui a su tirer leçon de l'expérience qui lui a été transmise par les générations précédentes, permet au port de Saint-John de demeurer un des principaux facteurs qui a contribué à l'établissement du niveau de vie dont jouissent les citoyens de notre collectivité.

Telles sont les raisons pour lesquelles le maire et le conseil estiment si importants de vous livrer un témoignage aujourd'hui.

J'aimerais d'abord vous parler de la capacité excédentaire de notre port. La ville de Saint-John est heureuse de constater que votre comité a inclus dans son mandat la recherche de méthodes de gestion susceptibles d'améliorer au maximum l'efficacité et la compétitivité du port et sa capacité de répondre aux besoins locaux. À notre humble avis, les vraies questions que vous devez vous poser aujourd'hui, honorables députés, vous imposent toutefois de faire des choix éclairés en ce qui concerne l'ensemble des questions maritimes au Canada.

La situation financière actuelle de notre pays est telle que tous les Canadiens se doivent de s'interroger et de prendre des décisions susceptibles de rendre plus productifs les montants que nous investissons pour l'administration de nos ports de mer, de nos installations de manutention, de nos terminaux et de nos services connexes en tant que facteurs de production dans la création de richesse au Canada. En conséquence, faire des choix éclairés ne se résume pas simplement à faire des efforts pour réduire les coûts et améliorer les pratiques de gestion. Au contraire, faire des choix éclairés impose au gouvernement du Canada et à vous, les décideurs, l'obligation non seulement de réduire le déficit national, mais également de prendre les décisions qui permettront de créer de la richesse dans notre pays—tout comme le font nos concurrents les plus prospères. Vous et vos collègues au Parlement êtes au cœur d'une restructuration de nos institutions dont l'ampleur dépasse largement les transformations dans lesquelles ont dû s'engager les dirigeants d'IBM ou de General Motors. Faire des choix éclairés est partie intégrante d'un tel exercice.

[Text]

Therefore, smart choices and the quest for improved return on capital as a factor of production draw all Canadians to the conclusion that there is a gross overcapacity in ports and harbour facilities. This situation leads to inefficiencies in utilization and burdensome costs to taxpayers and port users alike, and it reduces our competitive advantage as a trading nation.

The City of Saint John and most regional and international users of the port of Saint John, therefore, are at a loss as to why the Government of Canada is approving \$20 million in loans to create additional port capacity at the port of Belledune, and the federal government and the Province of New Brunswick are approving another \$12 million in grants for the same facility, when there is significant excess capacity at the port of Saint John. This excess capacity is increased by the partially utilized port operation at Bayside, New Brunswick, which is subsidized by the Department of Transport to compete with the local port corporation in Saint John.

This creation and subsidization of additional excess capacity along such a reasonably short stretch of Canadian coastline mocks the very concept of reducing the federal deficit, the development of balanced budgets, and the enhancement of competitive advantage for Canadian international trade, when Canadian taxpayers and our position as a trading nation cannot afford to subsidize under-utilized ports.

The creation of this additional excess capacity at the price of tremendous public debt load, which can be served in this province by utilizing its existing road and rail connections, only spurs greater inefficiencies, reduces economies of scale, increases the tax burden to all Canadians, and in the long run makes our exporting firms less competitive in world markets. I therefore urge the standing committee to put an end to such economic inefficiencies.

• 1620

Now a comment on empowering local port corporations. While we have mentioned that the committee must review this problem of excess capacity in relation to smart choices as a community, we recognize this matter is only the tip of the iceberg. We implore the committee to consider the following points in relation to the need to make smart choices that will ensure the future of the port of Saint John and all other local port corporations.

Perhaps most significant is the entire issue of empowerment and accountability. Current business theory maintains that in order to be successful, business units must be empowered to make decisions affecting their future and be held accountable for their actions. There is indeed evidence to suggest the Government of Canada supports this theory, as is witnessed by the direction the government is taking with regard to the management and operation of airports across this country.

[Translation]

Par conséquent, dans leur volonté de faire des choix éclairés et de chercher des moyens de rentabiliser davantage les investissements dans les facteurs de production, tous les Canadiens en sont venus à la conclusion que nos installations portuaires sont beaucoup trop considérables. Il en résulte de l'inefficacité dans l'utilisation de cette infrastructure et une explosion des coûts que doivent assumer les contribuables comme les utilisateurs des ports. Cette situation affaiblit notre position concurrentielle en tant que pays commerçant.

La ville de Saint-John et la plupart des utilisateurs du port de Saint-John, qu'ils viennent de la région ou de pays étrangers, se demandent bien pourquoi le gouvernement canadien vient d'approuver un prêt de 20 millions de dollars pour accroître les installations portuaires du port de Belledune, et pourquoi le gouvernement fédéral et la province du Nouveau-Brunswick ont octroyé 12 millions de dollars de plus en subventions pour ce même port, quand il y a une capacité excédentaire importante au port de Saint-John. Cette capacité excédentaire est d'autant plus grande que le port de Bayside, au Nouveau-Brunswick, qui est subventionné par le ministère des Transports pour faire concurrence à la société de port locale à Saint-John n'est que partiellement utilisé.

Cette création, à coups de subventions, de cette capacité excédentaire additionnelle le long de la côte canadienne sur une distance relativement courte entre en contradiction avec le principe même de la nécessité de réduire le déficit fédéral, de parvenir à présenter des budgets équilibrés, et d'améliorer la position concurrentielle du Canada en tant que partenaire commercial international, au moment où les contribuables canadiens n'ont pas les moyens de subventionner des ports sous-utilisés et où notre position comme pays commerçant ne nous permet pas de faire de tel choix.

La création, au prix de l'alourdissement de notre énorme dette publique, de cette capacité excédentaire additionnelle, dont nous aurions pu nous passer en nous servant de nos routes et de nos voies ferroviaires existantes, ne fait qu'accroître les inefficacités, réduire les économies d'échelle, augmenter le fardeau fiscal de l'ensemble des Canadiens et, à longue échéance, rendre nos sociétés exportatrices moins compétitives sur les marchés mondiaux. J'exhorte donc le comité permanent à recommander qu'on mette un terme à de telles inefficacités économiques.

Un commentaire maintenant au sujet de l'habilitation des sociétés portuaires locales. Nous avons déjà dit que le comité devait étudier le problème de la surcapacité relativement aux choix éclairés que doit faire la collectivité, mais nous admettons que la question ne représente que la pointe de l'iceberg. Nous supplions le comité de tenir compte des considérations suivantes par rapport à la nécessité de faire des choix éclairés qui assureront l'avenir du port de Saint John et de toutes les autres sociétés portuaires locales.

Toute cette question de l'habilitation et de la responsabilisation est sans doute la plus importante. Les théories commerciales prisées en ce moment veulent que, pour être rentables, les unités commerciales doivent être habilitées à prendre les décisions concernant leur avenir et à être tenues responsables de leurs actions. Il semblerait d'ailleurs que le gouvernement fédéral approuve cette théorie, à en juger d'après l'orientation qu'a donnée le gouvernement à la gestion et au fonctionnement des aéroports dans tout le Canada.

[Texte]

The City of Saint John recognizes that with the creation of the Saint John Port Corporation in 1986, government did make some moves in this direction. Nevertheless, one need only take a look at some of the restrictions on the corporation to realize it remains today very much restricted in its efforts to become a much more cost-efficient, effective and competitive world-class port.

Restrictions on the port of Saint John's ability to make its own decisions with respect to the level of policing and security simply does not make sense in this age of empowerment and accountability. The requirement of the Saint John Port Corporation to expend \$800,000 on policing services on an annual basis—an item over which they have no control—is simply unjustifiable.

The City of Saint John would request that the committee review this practice with the intent of empowering the corporation to make its own choices as to the level of policing required.

The city also understands there are to be further restrictions on the port's ability to become more efficient as relates to pilotage charges. As we understand it, every ship that enters our harbour must be accompanied by a pilot, for which a charge is levied by the coast guard. This rule applies whether it is the captain's first visit to our port or whether he and his ship visit every couple of weeks.

We appreciate this is a long-standing policy and one very much related to safety concerns. However, we believe the Port Corporation is responsible enough to be able to lay out specific guidelines as to when a captain must seek the services of a pilot and when a captain may use some discretion.

Once again, we ask the committee to make recommendations that would empower the corporation to make such decisions, and yes, governments and the community will hold them accountable for their actions.

A comment on the elimination of unnecessary bureaucracy: The City of Saint John also recognizes that governments must do all they can to reduce those expenditures for which there is no value-added component.

The standing committee has within its grasp the opportunity to make the port of Saint John more cost-competitive by eliminating the approximately \$800,000-per-year fee that the Saint John Port Corporation must pay to the Canada Ports Corporation, which does not in turn provide any service or direction.

It would appear far wiser, indeed, to reduce this level of bureaucracy and have the local port corporations report directly to the Minister of Transport. This action would reduce operating costs to the public purse and to the local port corporations alike. It would also free the port corporations to do what they do best in order to make first-rate business decisions and become cost-effective and efficient gateways for Canadian goods to world markets.

A comment on financial restructuring: If it can be argued that best business practices are those that are so often adopted in the private sector, the City of Saint John would argue that practices often used in the private sector should be applied to

[Traduction]

La ville de Saint John reconnaît que depuis la création de la société du port de Saint John en 1986, le gouvernement fédéral a pris certaines décisions allant dans le même sens. Néanmoins, il suffit d'examiner certaines des contraintes imposées à la société portuaire pour comprendre à quel point ses efforts en vue de devenir un port rentable, efficace et compétitif à l'échelle internationale sont entravés.

Alors que la tendance est à l'habilitation et à la responsabilisation, il est tout à fait irrationnel d'empêcher, par certaines restrictions, la société du port de Saint John de décider elle-même du niveau de surveillance et de sécurité nécessaires. Il est tout bonnement injustifié de l'obliger à dépenser 800 000\$ par année pour les services de maintien de l'ordre—question sur laquelle elle n'a aucun contrôle.

La ville de Saint John demande au comité d'examiner cette obligation en vue de permettre à la société de décider par elle-même des services d'ordre requis.

La ville croit également savoir qu'il est prévu de restreindre davantage la capacité du port à devenir plus rentable relativement aux frais de pilotage. Il semble que tout navire pénétrant dans notre port doit être accompagné par un pilote et que la garde côtière prélève des droits pour ce service. La règle s'applique, que le capitaine arrive au port pour la première fois ou qu'il vienne toutes les deux semaines.

Nous comprenons la raison d'être de cette politique fort ancienne qui a été imposée pour des questions de sécurité. Cependant, nous croyons que la société portuaire a suffisamment le sens des responsabilités pour énoncer les conditions dans lesquelles le capitaine soit doit recourir aux services d'un pilote, soit peut avoir une certaine latitude.

Encore une fois, nous demandons au comité de faire des recommandations qui permettraient à la société portuaire de prendre de telles décisions puisque les gouvernements et la collectivité les en tiendront responsables.

Au sujet de l'élimination d'une bureaucratie superflue: la ville de Saint John sait que les gouvernements doivent faire tout leur possible pour réduire les dépenses qui n'entraînent aucune valeur ajoutée.

Le comité permanent a l'occasion de rendre le port de Saint John plus compétitif relativement aux coûts en abolissant les droits annuels d'environ 800 000\$ que la société portuaire doit verser à la Société canadienne des ports qui, en retour, ne fournit ni service ni conseil.

Il serait bien plus sage de supprimer ce palier de la bureaucratie et de faire relever les sociétés portuaires locales directement du ministre des Transports. Cela permettrait de réduire les charges de fonctionnement que doivent déboursier tant le trésor public que les sociétés portuaires locales. Ainsi, ces dernières seraient libres de faire ce qu'elles font le mieux, c'est-à-dire prendre les meilleures décisions commerciales pour devenir une voie économique et rentable ouvrant aux marchandises canadiennes les marchés mondiaux.

Quant à la restructuration financière, si l'on peut soutenir que les meilleures pratiques commerciales sont généralement celles adoptées par l'entreprise privée, la ville de Saint John, elle, croit que les pratiques courantes du secteur privé devraient

[Text]

the financial restructuring of the Saint John Port Corporation. In the private sector, when a business fails and is perhaps given the opportunity to reconstruct itself, a financial restructuring element is always part of the overall plan if the business is to have any chance of success.

[Translation]

être appliquées à la restructuration financière de la Société du port de Saint John. Dans le secteur privé, lorsqu'une entreprise est au bord de la faillite et qu'on lui accorde la possibilité de se restructurer, l'élément financier fait toujours partie intégrante du plan d'ensemble si l'on veut que l'entreprise ait la moindre chance de réussite.

• 1625

With the incorporation in 1986 of the Saint John Port Corporation, the City of Saint John is aware that some financial restructuring occurred, but it didn't go far enough to ensure the corporation's chances of success. Roughly \$39 million of debt remained on the books—\$20 million to the federal government and \$19 million to the provincial government—leaving the corporation with an uphill battle to fight. It is the City of Saint John's position that this debt should be written off. Government should record their losses, leaving the Port Corporation free to deal with its future, to be competitive, and to invest in improved infrastructure and facilities that will guarantee the future of the port of Saint John in the new world economy.

Depuis la constitution de la Société du Port de Saint John en 1986, la ville de Saint John sait qu'il y a eu une certaine restructuration financière, mais celle-ci n'a pas été assez profonde pour accorder à la société portuaire la chance de réussir. Comme cette dernière s'est retrouvée tout de même avec une dette d'environ 39 millions de dollars—20 millions au gouvernement fédéral et 19 millions au gouvernement provincial—elle avait toute une côte à remonter. Selon la ville de Saint John, cette dette devrait être remise. Le gouvernement devrait assumer les pertes et laisser la société portuaire libre de s'occuper de son avenir, d'être compétitive et d'investir dans l'amélioration des infrastructures et des installations qui assureront l'avenir du port de Saint John dans la nouvelle économie mondiale.

I'd like to comment on the St. Lawrence Seaway. Much discussion has ensued over the past several decades following the construction of the St. Lawrence Seaway concerning its cost and methods of operation. The parliamentary Subcommittee on the St. Lawrence Seaway submitted a report to the Minister of Transport during the last year deploring its plight. Things need not have developed in this fashion, hon. members, were the opportunity for business-based decisions put in place from the beginning.

Je voudrais vous dire un mot sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Dans les décennies qui ont suivi la construction de la Voie maritime, on a beaucoup discuté de son coût et de ses méthodes d'exploitation. Le sous-comité parlementaire sur la Voie maritime du Saint-Laurent a présenté au ministre des Transports, l'an dernier, un rapport dans lequel il déplore la crise que traverse la Voie maritime. Les choses auraient pu se passer autrement si l'on avait prévu dès le départ la possibilité de prendre des décisions fondées sur des considérations commerciales.

The Valleyfield, St. Louis and Mercier bridges and the Mellocheville Tunnel, for example, do not benefit the vessels that traverse the seaway system. Their construction, however, enhances the Quebec transportation network and should be maintained by the provincial authority rather than paid for by the *ad valorem* tax the subcommittee recommends be assessed against all other ports in Canada. The danger presented by the *ad valorem* tax is that it removes any incentive to become cost-efficient or market-driven. Consequently, all ports in Canada would be required to carry a cost burden in which they would have no chance of input to improve the situation.

Les ponts de Valleyfield, Saint-Louis et Mercier et le tunnel de Mellocheville, par exemple, ne profitent pas aux navires qui empruntent la voie maritime. Cependant, comme ils améliorent le réseau routier du Québec, leur entretien devrait être payé par le gouvernement provincial et non par une taxe *ad valorem* qui, selon la recommandation du sous-comité, serait exigée de tous les ports du Canada. Une telle taxe risque d'annuler tout désir de devenir rentable et de s'adapter au marché. Par conséquent, tous les ports du Canada sont obligés d'assumer un coût alors qu'ils n'auraient rien à dire pour améliorer la situation.

Furthermore, the St. Lawrence system is dependent upon ice-breaking services to extend its season. The Government of Canada has paid out hundreds of millions of dollars during the past three decades to break ice in the St. Lawrence River in an attempt to defy nature. This action has destroyed over 1,000 jobs a year at the port of Saint John. It also destroyed thousands of railway jobs on the line between Saint John and Montreal.

En outre, la Voie maritime du Saint-Laurent a besoin de brise-glace pour prolonger sa saison de navigation. Le gouvernement fédéral a déjà payé des centaines de millions de dollars depuis trente ans pour briser la glace sur le fleuve Saint-Laurent dans le but de défier la nature. Ce faisant, il a fait perdre plus de 1 000 emplois par année au port de Saint John et des milliers d'emplois dans les chemins de fer entre Saint John et Montréal.

Much more to the point in reference to the October 25, 1994, submission of the Subcommittee on the St. Lawrence Seaway is the statement: "Imagine how those who first navigated on inland waters would feel if they could somehow return to see the miracle of the Seaway." Then imagine their feelings when we showed them how low on the list of national priorities it sits today. This question can be more truly asked of our national railways, which were created during a great era of

Ce qui est beaucoup plus pertinent, c'est ce que déclare le sous-comité sur la Voie maritime du Saint-Laurent dans son rapport du 25 octobre 1994: «Imaginez comment se sentiraient ceux qui ont été les premiers à naviguer sur ces eaux intérieures s'ils pouvaient revenir maintenant pour voir le miracle de la voie maritime». Imaginez ce qu'ils penseraient si on leur montrait comme la voie maritime est rendue loin sur la liste des priorités nationales. La question se pose encore plus au sujet de

[Texte]

nation building. The American railways have made a strong resurgence during the past decade of making smart business choices. The Canadian stewardship of this great resource has failed. Let us not repeat this story again.

Honourable members, I urge that we make some smart choices here and now, that we unfetter the national seaports, and that we set up the St. Lawrence Seaway on a businesslike basis. We also urge that Marine Atlantic, which is an extremely important resource in the Bay of Fundy and in the Atlantic provinces, be placed on a sounder business footing.

On a far more local basis, as the deputy mayor of the city of Saint John, I must raise a very real concern raised by the members of our community. While we understand the government's preoccupation with reducing the federal debt, we in our community cannot stand by as federal jobs leave our region. Only this past week we have received formal notification of changes at our local weather office, changes at our local CMHC office, and proposed changes by Transport Canada with respect to proposed maintenance at the Saint John airport. All of these changes mean one thing to our community, and this translates into loss of jobs.

• 1630

Although your committee is undertaking a review of marine issues in Canada, we are not so naïve as to believe that Saint John does not have a lot at stake. As New Brunswick's major port, our livelihood depends very much on your committee's findings. We implore you to review the facts and study the business case for the enhancement of services provided here in Saint John. The mayor and council of Saint John are confident that free from political considerations, the Government of Canada will recognize the inherent value to our community, to our province, to our region, and yes, to this country by focusing its attention on fully utilizing the existing resources of the port of Saint John.

In conclusion, the City of Saint John wants to leave the committee with no doubt as to what our position on marine issues is. Particularly, we believe our community's future is very much dependent on the satisfactory solution to a multitude of marine issues. We believe the Saint John Port Corporation has made considerable strides since 1986 in becoming more efficient, more effective, and more competitive. We simply believe the government should empower the corporations to do more and hold them accountable for their decisions.

We believe the government should do all it can to eliminate bureaucracy and non-value added expenditures. We believe that one way or another a discussion on marine issues means jobs in our community. We will not stand idly by and watch as they leave our community. Government must avoid creating extra capacity in the industry and refocus on the utilization of existing resources.

[Traduction]

nos chemins de fer nationaux qui sont nés à cette grande époque où un pays était à bâtir. Les chemins de fer américains ont connu un fort regain de popularité au cours des dix dernières années parce qu'ils ont fait des choix intelligents. Le Canada a mal protégé cette grande ressource. Il ne faut pas que l'histoire se répète.

Honorables députés, je vous prie de prendre des décisions judicieuses, de libérer nos ports de mer nationaux de toutes les contraintes et d'administrer la Voie maritime du Saint-Laurent comme s'il s'agissait d'une entreprise privée. Nous tenons aussi à ce que la situation financière de *Marine Atlantique*, une ressource extrêmement importante dans la baie de Fundy et dans les provinces de l'Atlantique, soit consolidée.

À une échelle plus locale, en tant que maire-adjoint de la ville de Saint-John, je dois vous transmettre une crainte très réelle qu'ont soulevée les membres de notre région. Nous comprenons que le gouvernement fédéral cherche à réduire sa dette, mais nous n'accepterons pas sans résistance que la région perde des emplois fédéraux. La semaine dernière encore nous avons reçu officiellement avis de modification apporté au bureau local de la météo, au bureau local de la SCHL, et au service d'entretien de Transports Canada à l'aéroport de Saint-John. Tous ces changements ne signifient qu'une chose pour nous: la perte d'emplois.

Bien que votre comité ait entrepris une étude des problèmes du transport maritime au Canada, nous n'avons pas la naïveté de croire que les enjeux sont faibles pour Saint-John. Comme c'est le principal port du Nouveau-Brunswick, notre gagne-pain est à la merci des conclusions de votre comité. Nous vous implorons d'examiner les faits et d'étudier les avantages économiques de l'amélioration des services fournis à Saint-John. Le maire et le conseil municipal de Saint-John sont certains que, libéré de toutes considérations politiques, le gouvernement fédéral reconnaîtra la valeur inhérente de l'exploitation maximale des ressources actuelles du port de Saint-John pour notre localité, notre province, notre région et même pour le Canada tout entier.

En conclusion, la ville de Saint-John ne veut laisser au comité aucun doute quant à sa position sur les questions d'ordre maritime. Elle est notamment convaincue que l'avenir de la ville dépend tout à fait du règlement de la multitude des problèmes liés au transport maritime. Nous croyons que la Société du Port de Saint-John a fait des progrès considérables depuis 1986 afin de devenir plus rentable, plus efficace et plus compétitive. Selon nous, le gouvernement devrait conférer aux sociétés portuaires le pouvoir de faire beaucoup plus et il devrait les tenir responsables de leurs décisions.

Le gouvernement devrait faire tout en son pouvoir pour supprimer la bureaucratie et les dépenses n'entraînant aucune valeur ajoutée. D'une façon ou d'une autre, toute discussion sur le transport maritime vise des emplois dans notre collectivité. Nous n'allons pas rester les bras croisés tandis que des emplois disparaissent. Le gouvernement doit éviter de créer une surcapacité de l'industrie pour plutôt se reconcentrer sur l'exploitation des ressources existantes.

[Text]

Once again, on behalf of the mayor and the members of common council and the citizens of the city of Saint John, we wish to thank the committee for allowing us and giving us the opportunity to discuss our issues here today. They're very vital to the city of Saint John and we certainly take this opportunity to say thank you to each and every one of you for coming to our city on the Standing Committee on Transport. Thank you very much.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you very much. You spoke very well for the city of Saint John and the port of Saint John.

Mr. Gouk, would you like to start with some questions?

Mr. Gouk: Sure.

In no particular order, I have a couple of comments first of all. You suggested you want to have more local control over decision-making. From my point of view, that's coming.

Ms McAlary: I hope so.

Mr. Gouk: That's one of the things I expect is going to happen out of our studies.

Secondly, regarding the Canada Ports Corporation, if it were a publicly traded company and you had shares in it, I would advise you to sell them very quickly. I don't expect it to be in existence much longer for the reasons you mentioned as well as others. I think the best definition we heard was the other day when someone who was involved with the Canada Ports Corporation said any organization that takes 11 years to figure out what its role is probably doesn't have a role. I think that sums it up.

With regard to capacity—and you mentioned specifically Bayside—does the port of Saint John have both chilled and freezer storage capacity here? Do they have those facilities available?

Ms McAlary: Yes, we do.

Mr. Gouk: So what is being done at Bayside could be done wholly at Saint John.

Ms McAlary: Most certainly. It could be done here in the port of Saint John.

Mr. Gouk: Okay.

There's one other area. Just by way of comment, you mentioned the *ad valorem* concept on the St. Lawrence. I opposed that concept as well, except it has been explained by the chairman of the subcommittee at length. I think he's gotten the message very well and I hope he's given back the message very well that this was not the intent. That is left within the context of the seaway operation itself as opposed to nation-wide.

Given that he's expressed that frequently, and it's recorded, I certainly accept that. I would trust that you would too, and if it turns out that it's otherwise, then he'll have more than just you to fight. So I think we're pretty well covered on that one.

Your idea of debt restructuring is very novel: wipe it out—that's a very interesting type of debt restructuring. I would suggest, certainly from my perspective, that we don't want to shut down an operation that could be viable, that produces jobs,

[Translation]

Encore une fois, au nom du maire, des membres du conseil municipal et des citoyens de la Ville de Saint-John, je veux remercier le comité de nous avoir permis de venir discuter avec vous aujourd'hui de toutes ces questions qui sont d'importance vitale pour notre ville. Nous en profitons donc pour remercier chacun d'entre vous d'avoir décidé que le Comité permanent des transports viendrait siéger à Saint-John. Merci beaucoup.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci beaucoup. Vous faites un excellent porte-parole pour la ville de Saint-John et le port de Saint-John.

Monsieur Gouk, voulez-vous commencer?

M. Gouk: Certainement.

Je vais d'abord faire deux ou trois observations dans le désordre. Vous demandez que les décisions soient prises localement. Selon moi, c'est pour bientôt.

Mme McAlary: Je l'espère.

M. Gouk: Cette recommandation ressortira probablement de nos conclusions.

Ensuite, au sujet de la Société canadienne des Ports, si c'était une entreprise cotée en bourse et que vous en déteniez des actions, je vous conseillerais de les vendre sans tarder. Je crois qu'elle n'en a plus pour très longtemps pour les raisons que vous avez mentionnées et pour d'autres aussi. L'autre jour, quelqu'un qui a travaillé pour la Société canadienne des Ports a dit que tout organisme qui prend 11 années pour décider quel doit être son rôle, n'a probablement aucun rôle à jouer. Voilà qui résume assez bien la situation.

Quant à la capacité—vous avez mentionné Bayside en particulier—le port de Saint-John a-t-il des entrepôts pour les produits réfrigérés et congelés? Ces installations existent-elles?

Mme McAlary: Oui.

M. Gouk: Donc, ce qui se fait à Bayside pourrait tout aussi bien se faire à Saint-John.

Mme McAlary: Très certainement. On pourrait faire la même chose dans le port de Saint-John.

M. Gouk: Bien.

Dans un autre ordre d'idées. Je voudrais faire une observation sur la taxe *ad valorem* pour la Voie maritime du Saint-Laurent. Moi aussi, j'étais contre cette idée jusqu'à ce que le président du sous-comité me l'explique en détail. Je crois qu'il a très bien compris ce que nous voulions dire et j'espère qu'il a réussi à expliquer que ce n'était pas le but visé. La taxe ne s'appliquera qu'à la Voie maritime du Saint-Laurent et non pas à tous les ports.

Comme le président du sous-comité l'a dit et répété et que ses propos ont été consignés, je le crois. J'espère que vous le croirez aussi. Si jamais les choses se passaient autrement, vous ne serez pas les seuls à qui il devra rendre des comptes. Je crois donc que nous n'avons rien à craindre de ce côté.

Votre idée d'une restructuration de la dette est assez originale: effacer la dette; voilà une forme de restructuration très intéressante. Selon moi, il ne faut pas fermer une entreprise qui pourrait être viable, qui crée des emplois, qui

[Texte]

that produces tax revenues, that makes the economy of the country work. On the other hand, if we can collect some of the money that's owed us... When I say us, I am not the government; I'm a representative of taxpayers, as all the rest of us are.

Ms McAlary: Yes, I understand.

• 1635

Mr. Gouk: If we can get back some of the taxpayers' money we have spent, in theory at least, on behalf of the taxpayers, then certainly we're going to attempt to do that.

Then we get into the level playing field concept. How do we collect it, when some have to pay and some don't? There's a fine line there. Naturally I would expect, if I were representing the City of Saint John as opposed to the taxpayers of Canada as a whole, I would be saying we can't pay anything.

The reality is we're going to try to decide whether you can pay all of what you owe, some of what you owe or none of what you owe. We're going to try to push you a little, but at the same time not cripple you. We're certainly going to ask for a lot and hopefully be prepared to accept somewhere in between if there is a realistic compromise.

Ms McAlary: What I meant is when the port corporation was established here in Saint John in 1986, I believe I'm correct in saying we undertook more debt. We had more debt here in the port of Saint John than any of the ports did across the country. When the port corporations were established across the country, some of them may have had some debt, but they didn't have the amount of debt the port of Saint John did in 1986.

What I'm saying is when the port corporation was set up in Saint John, they had a negative to begin with, because they had a \$20 million federal debt and a \$19 million provincial debt.

Mr. Gouk: First of all, with regard to provincial restructuring, that's between you and the province.

Ms McAlary: I understand that. That's correct, yes.

Mr. Gouk: From the federal aspect, my idea of restructuring is to rearrange it in a manner that it can be managed without totally breaking you, and that doesn't mean wiping out. That's something we'll have to have a much closer look at, I'm sure.

Ms McAlary: I should add there, too, that the provincial government at one point in time sent a letter to the federal government saying if the federal government would forgive our debt, the provincial government would forgive theirs. We're not really as concerned about the provincial debt because we're not paying payments on that like we are on the federal debt.

Mr. Gouk: Yes.

The final area is that of pilotage. It's a point we've already covered, but I'd just like to touch on it again. The concern of doing it the way you envision is you clearly want to keep down the cost to the users of the port of Saint John and you want to make it very attractive. The pressure would be to err on the saving side as opposed to the safety side. I'm not saying that would be your intention, but when you try to cut a corner for a dollar and you have to decide whether they really need a pilot,

[Traduction]

produit des revenus fiscaux et qui fait tourner l'économie du pays. Par contre, si nous pouvons récupérer une partie de l'argent qui nous est dû... Je dis «nous», non parce que je représente le gouvernement, mais parce que je représente les contribuables que nous sommes tous.

Mme McAlary: Oui, je comprends.

M. Gouk: S'il est possible de recouvrer une partie de l'argent des contribuables qui a été dépensé en leur nom, du moins en théorie, nous n'allons certainement pas nous en priver.

On en arrive ensuite à la notion d'équité. Comment procéder pour le remboursement quand certains seulement doivent payer? C'est délicat. Évidemment, si je représentais la population de Saint John et non l'ensemble des contribuables canadiens, moi aussi je soutiendrais qu'il ne faut rien rembourser.

En réalité, nous allons devoir décider si vous avez les moyens de rembourser toute votre dette, une partie de celle-ci seulement ou rien du tout. Nous allons faire pression sans pour autant vous paralyser. Nous allons certainement demander le remboursement d'une bonne partie de la dette tout en étant prêt à accepter un compromis réaliste.

Mme McAlary: Au moment où la société du port de Saint John a été créée en 1986, si je ne m'abuse, celle-ci a dû assumer une dette plus lourde que celle des autres ports du Canada. Lorsque les sociétés des autres ports ont été créées, certaines avaient peut-être une dette à assumer, mais jamais aussi lourde que celle du port de Saint John en 1986.

Autrement dit, la société du port de Saint John s'est lancée en affaire avec un déficit puisqu'elle avait dès le départ une dette de 20 millions de dollars envers le fédéral et de 19 millions de dollars envers le provincial.

M. Gouk: Tout d'abord, pour ce qui est de la dette provinciale, cela ne regarde que la province et vous.

Mme McAlary: Oui, vous avez raison.

M. Gouk: Quant à la dette envers le fédéral, il faut la restructurer de manière qu'elle puisse être remboursée sans vous mener à la faillite, mais cela ne signifie pas qu'il faut la remettre. Il est évident que nous devons examiner la question attentivement.

Mme McAlary: J'ajouterais que le gouvernement provincial a déjà écrit au gouvernement fédéral pour l'informer qu'il remettrait notre dette si le fédéral en faisait autant. La dette envers le provincial nous inquiète moins parce que les paiements sont loin d'être aussi élevés que pour la dette envers le fédéral.

M. Gouk: Évidemment.

Le dernier sujet qui m'intéresse, c'est le pilotage. On en a déjà discuté, mais je voudrais y revenir. Votre proposition vise à rendre le port de Saint John beaucoup plus attrayant en diminuant les coûts pour les clients. Le problème, c'est qu'on risquerait de pêcher par excès d'économie plutôt que par excès de sécurité. Je ne veux pas dire que c'est là votre intention, mais quand on commence à vouloir économiser c'est qu'il faut décider si un bateau a vraiment besoin d'un pilote, on pourrait

[Text]

the fear would be that you may be inclined to err on the dollar side as opposed to the safety side. Do you have any comment on that?

Ms McAlary: Some of the ships coming into the harbour here are certainly familiar with the port and the harbour, so they should and would be able to come in without a pilot. I think somebody has to be responsible for this. What I'm saying is I believe the Saint John Port Corporation itself could be held accountable for it.

If a pilot or a ship were coming here for the first time and the pilot weren't familiar with the port, I would understand that he'd have to have a pilot service. But for some of the ships that come in here on a regular basis, I believe they could do without the pilot services. It also depends on the conditions of the harbour when they come in. That makes a difference to whether they have a pilot service or not.

I think the corporation is responsible enough to take that issue in hand. They would be accountable for it. It would save our users some dollars and it would probably help us to gain some more customers and keep customers we have who have limited moneys to put on this service.

Mr. Gouk: That is something we're going to look at, because certainly we're trying to cut costs in all areas we can, subject to the safety factor.

With regard to accountability, the example of the *Exxon Valdez* was mentioned. We held Exxon and the captain accountable after the fact, and it did us little good in terms of the environmental damage. We have to balance the fact that, yes, you're accountable with the fact that there are certain inescapable things if there is a problem. We have to find the right balance between those things.

Thank you.

• 1640

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you.

I have a couple of points here. Our numbers are down because some people had to go back to Ottawa and out west this afternoon. The airports only have certain flights, so transportation is a problem for everyone.

Ms McAlary: It is when you're cutting it.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Mr. Farren has studied at the London School of Economics and has all those theories down pat, but the federal government forgave a total of about \$114 million for the port of Saint John—in 1978 and again in 1981, I think.

You referred to the port of Belledune. The last figures I saw for the port of Belledune were for 1993, I think, when they had about 800,000 tonnes of cargo going through. If all that cargo had to be moved to the port of Saint John, it would cost northern New Brunswick about \$8 to \$10 per tonne for movement. You can see what the cost would be for the provincial government, which with their coal is the largest user. In fact, northern New Brunswick would be subject to an additional cost of about \$6 million to \$10 million. So when we look at Belledune, we have to look at northern New Brunswick.

I have three points that I'd like you to give us some indication on. First, Saint John harbour has certain environmental problems. The City of Saint John is undoubtedly looking at those. I'd like you to comment on that.

[Translation]

craindre que vous accordiez la priorité aux considérations économiques plutôt qu'à la sécurité. Que répondez-vous à cela?

Mme McAlary: Certains des bateaux qui viennent au port sont des habitués et devraient donc être capables d'y accoster sans l'aide d'un pilote. Quelqu'un doit avoir la responsabilité de prendre une telle décision. Ce que j'ai voulu dire, c'est que la Société du port de Saint John devrait en avoir la responsabilité.

Si le capitaine d'un navire vient pour la première fois à Saint John ou connaît mal le port, je comprends qu'il puisse avoir besoin d'un pilote. Mais comme certains des navires viennent ici régulièrement, je crois qu'ils peuvent s'en passer. Cela dépend aussi de la situation quand ils arrivent au port. Parfois, les services d'un pilote peuvent être indispensables.

La société portuaire a suffisamment le sens des responsabilités pour prendre elle-même la décision. De toute façon, elle aurait à rendre des comptes. Les usagers du port pourraient économiser et cela nous aiderait sans doute à trouver de nouveaux clients et à garder les autres qui ont moins d'argent pour se payer un pilote.

M. Gouk: Nous allons étudier la question car nous cherchons vraiment à réduire les frais au minimum, dans la mesure où la sécurité n'est pas remise en question.

Quant à la responsabilité on a donné comme exemple l'*Exxon Valdez*. Exxon et le capitaine du navire ont dû rendre des comptes après l'accident, mais le mal était déjà fait à l'environnement. Il faut mettre dans la balance le fait que vous êtes effectivement responsable, mais aussi que certains éléments sont incontournables en cas d'accident. Il faut trouver le juste milieu.

Je vous remercie.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci.

Je voudrais faire deux ou trois remarques. Nous sommes maintenant moins nombreux parce que certains députés devaient rentrer à Ottawa ou s'en aller dans l'Ouest cet après-midi. Nous sommes tous à la merci des horaires des compagnies aériennes.

Mme McAlary: C'est parce qu'il y a des compressions.

Le président suppléant (M. Hubbard): M. Farren a étudié à la London School of Economics et connaît donc toutes ces théories sur le bout des doigts, mais le gouvernement fédéral a remis en tout à peu près 114 millions de dollars de dette au port de Saint John en 1978 et en 1981, si je ne m'abuse.

Vous avez mentionné le port de Belledune. Les chiffres les plus récents que j'ai vu pour ce port dataient de 1993, alors qu'environ 800 000 tonnes de marchandises y étaient passées. Si toutes ces marchandises devaient être acheminées par le port de Saint John, il en coûterait de 8\$ à 10\$ la tonne au nord du Nouveau-Brunswick pour le transport. Imaginez ce que cela coûterait au gouvernement provincial qui en est le principal client pour sa production de charbon. D'ailleurs, il en coûterait de 6 à 10 millions de dollars de plus au nord de la province pour le transport. Donc, quand on étudie la situation de Belledune, il faut tenir compte du nord du Nouveau-Brunswick.

Il y a trois sujets sur lesquels je voudrais que vous nous donniez des précisions. Premièrement, le port de Saint John a certains problèmes de nature environnementale. La ville de Saint John cherche certainement des solutions. Je voudrais que vous en parliez.

[Texte]

Second, would the City of Saint John be prepared to assume responsibility for policing the port of Saint John?

Third, we have a lot of recreational boats along the river and throughout the lower part of the Bay of Fundy. We talk about cost recovery. Could you give the committee some indication of what our government might do in terms of the cost of the coast guard and navigational aids and so forth that are tied in with the recreational aspect of marine?

Ms McAlary: I can answer the question on policing. It certainly could be an option that the City of Saint John police force would take over police services at the port. An agreement would have to be worked out with the Saint John Port Corporation, but I think it would not be a big problem for us to do that, and certainly the costs would be less than they are today.

On the types of recreational boats coming into the harbour, you're talking about—

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Into the harbour and river.

Ms McAlary: What was your question? How we would be able to tax them? Is that what you're asking?

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): How could we recover some of the costs the coast guard and Department of Transport incur in supporting the recreational use of this area of the Bay of Fundy?

Ms McAlary: I'm not sure what costs the coast guard incurs with recreational boats, so you would have to define that a bit.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): We'll start with navigational aids, with aspects of search and rescue and policing the area in terms of safety with small boats.

Ms McAlary: The small boats, because of the tide, really don't come into the harbour area very much.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): No, but they do use the river and there are marinas just up the river.

Ms McAlary: How much on a yearly basis does the coast guard spend on services to the recreational boats? I'm not aware of that figure.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): It is a considerable cost. Do you think it should be user pay? You talk about ice-breaking and other aspects of the Department of Transport. Should we also look at some revenues from the recreational users of the marine sector?

Ms McAlary: Possibly. I don't own a boat, but if I did and I was using the river and was receiving rescue services from the coast guard, I would rather see that on a user-pay basis. I think that's the way it should be. It shouldn't be that all taxpayers pay for people using boats on the river.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): The final question was on the environment and the pollution of Saint John harbour. Has the city been looking at that and trying to get some handle on what it may cost, to what degree they would participate in trying to assist the port of Saint John?

[Traduction]

Deuxièmement, la ville de Saint John serait-elle prête à assumer la responsabilité du maintien de l'ordre dans le port?

Troisièmement, il y a beaucoup de bateaux de plaisance sur la rivière et dans la partie inférieure de la Baie de Fundy. On songe au principe du recouvrement des frais. Pourriez-vous donner au comité une idée de ce que notre gouvernement pourrait faire quant aux frais de la Garde côtière et des aides à la navigation qui profitent aux navigateurs de plaisance?

Mme McAlary: Je peux répondre à la question sur le maintien de l'ordre. La police de la ville de Saint John pourrait effectivement se charger du maintien de l'ordre dans le port. Il faudrait négocier une entente avec la Société du port de Saint John, ce qui ne devrait pas être trop compliqué. De toute façon, cela coûterait certainement moins cher que le service actuel.

Quant aux navires de plaisance qui viennent au port, il s'agit. . .

Le président suppléant (M. Hubbard): Dans le port et sur la rivière.

Mme McAlary: Quelle était votre question? Vous voudriez savoir comment on pourrait leur imposer une taxe? C'est ce que vous voulez savoir?

Le président suppléant (M. Hubbard): Comment pourrait-on leur faire assumer une partie de ce qu'il en coûte à la Garde côtière et au ministère des Transports pour la navigation de plaisance dans cette partie de la Baie de Fundy?

Mme McAlary: Je ne sais pas quelles dépenses de la Garde côtière sont imputables aux bateaux de plaisance. Il faudrait commencer par les préciser.

Le président suppléant (M. Hubbard): Commençons par les aides à la navigation, les opérations de recherche et de sauvetage et les services de patrouille pour faire respecter les règlements sur la sécurité par les petites embarcations.

Mme McAlary: Les petites embarcations ne viennent pas vraiment dans le port à cause de la marée.

Le président suppléant (M. Hubbard): Non, mais elles naviguent sur la rivière et il y a des marinas pas très loin en amont du port.

Mme McAlary: Je ne sais vraiment pas combien la Garde côtière dépense chaque année pour les services à la navigation de plaisance.

Le président suppléant (M. Hubbard): C'est une somme considérable. Croyez-vous que les utilisateurs devraient payer? Vous avez parlé des brise-glace et d'autres services fournis par le ministère des Transports. Devrait-on songer à l'opportunité de tirer des revenus du secteur de la navigation de plaisance?

Mme McAlary: Peut-être. Personnellement, je n'ai pas de bateau, mais si j'en avais un et que je naviguais sur la rivière, je préférerais que les services de sauvetage par la Garde côtière soient payés par ceux qui en profitent. On ne devrait pas imposer à l'ensemble des contribuables de payer pour ceux qui naviguent sur la rivière.

Le président suppléant (M. Hubbard): Il reste la question sur l'environnement et la pollution dans le port de Saint John. La ville a-t-elle étudié le problème afin de savoir combien il en coûterait pour la régler? Dans quelle mesure la ville contribuera-t-elle à régler les problèmes environnementaux du port de Saint John?

[Text]

[Translation]

• 1645

Ms McAlary: On the clean-up of the harbour, we already have done a study on that. It's a \$93 million study. The three levels of government right now are working on that to the tune of \$6 million this year. It's under the infrastructure program. I mean, \$93 million is not something that any level of government would be expected to pay in one or two years, and of course the work couldn't be accomplished in that length of time. But certainly as a city, we are going to be working towards cleaning up the harbour.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you, Mrs. Wayne.

Mrs. Wayne: The study was funded three ways, but it was \$175,000 each way.

If I could just elaborate on what the deputy mayor said, we have a flushing system here, having the highest tides in the world. When they got down and took a look at the fish and the bottom of the bay, they found it was in very, very good condition. Even though you have sewage going into it, the flushing system was so great with the high tides. But it will cost \$93 million if we are going to treat all the sewage that goes into the outfalls there.

Anyway, you did ask the question of city policing. Ed, did you want to...?

Mr. Edward Farren (Intergovernmental Affairs, Corporation of the City of Saint John): The chairman had asked a particular question, but if given the opportunity, I will refer to that later.

Mrs. Wayne: The chairman asked about the city policing.

I would like to ask a question, Madam Deputy Mayor. In your opinion and that of your council, should the port of Saint John and all other international ports be operated in the same manner as the airports, as has been suggested by the Department of Transport? Do you see that the ports should function in the same manner and more or less be turned over to the private sector?

Ms McAlary: I'm going to speak from my knowledge of the port of Saint John. I think the port of Saint John could be very successful in that regard. Since the port corporation took over in 1986, they downsized their operation. They've been very efficient. They've cut costs in many ways, established a new customer base, and turned the port around. We have bulk carriers in here now. Business is much better.

If we didn't have the outstanding federal debt—and I have to go back to that—we would be much more successful. We have had a good bottom line, but it's just that we pay an enormous cost at the port of Saint John for interest payments to our federal debt. With that large federal debt facing the port, they can't have a great bottom line because they have to pay the interest cost. If they didn't have the interest cost and if you looked at some of the financial sheets of some of the other port corporations in Canada, you'd find that the port of Saint John has been very successful.

Mrs. Wayne: If my memory serves me on that, there are no interest charges now. Are we not paying right on the capital on this one?

Mme McAlary: Nous avons déjà fait une étude sur le nettoyage du port. C'est une étude de 93 millions de dollars. Les trois paliers de gouvernement vont dépenser 6 millions de dollars pour cela cette année dans le cadre du programme d'infrastructure. Après tout, on ne peut pas attendre d'un gouvernement quel qu'il soit qu'il paie 93 millions de dollars en un ou deux ans; d'ailleurs, le travail ne pourrait pas être mené à bien dans ce laps de temps. En tout cas, notre ville va s'employer à assurer le nettoyage du port.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci, Madame Wayne.

Mme Wayne: L'étude a été financée par trois sources, à hauteur de 175 000\$ pour chacune.

Permettez-moi d'ajouter quelques mots à ce qu'a dit le maire adjoint: nous avons un système d'évacuation dans une baie qui connaît les plus fortes marées au monde. Lorsque l'on a fait une étude de l'état des poissons et du fond de la baie, on a constaté que tout était en très bon état. En dépit des égouts qui s'y déversent, le système d'évacuation a été remarquable, grâce aux fortes marées. Si nous voulons traiter toutes les eaux usées qui sortent des émissaires d'évacuation, cela coûtera 93 millions de dollars.

Vous avez posé une question au sujet du contrôle exercé par la ville. Ed, voulez-vous...?

M. Edward Farren (Affaires intergouvernementales, Société de la Ville de Saint John): Le président a posé une question à ce sujet, mais si c'est possible, je préférerais y revenir plus tard.

Mme Wayne: Le président a posé une question au sujet de la surveillance exercée par la ville.

J'ai une question à vous poser, madame la mairesse adjointe. À votre avis et à celui de votre conseil, le port de Saint John et tous les autres ports internationaux devraient-ils être exploités de la même manière que les aéroports, comme l'a proposé le ministère des Transports? Pensez-vous qu'ils devraient le faire et être, en quelque sorte, pris en main par le secteur privé?

Mme McAlary: Ce que je vais vous dire est fondé sur ce que je sais du port de Saint John. Ce port a très bien fonctionné ainsi. Depuis que la Société de port a pris les affaires en main en 1986, elle en a rationalisé le fonctionnement et s'est montrée très efficiente. Elle a réduit les coûts de diverses manières, créé une nouvelle clientèle et redressé la barre. Nous accueillons aujourd'hui des vraquiers. Les affaires marchent beaucoup mieux.

S'il n'y avait pas cette dette fédérale—et j'y reviendrai—nous nous en sortirions encore beaucoup mieux. Nos résultats nets ont été bons, mais l'intérêt que nous payons sur notre dette fédérale est énorme, ce qui fait qu'il est bien difficile pour le port d'avoir des résultats nets excellents. S'ils n'avaient pas cet intérêt à payer et si vous compariez ses résultats à certains états financiers d'autres sociétés de ports au Canada, vous verriez que le port de Saint John a très bien réussi.

Mme Wayne: Si mes souvenirs sont bons, il n'y a plus d'intérêt à payer. Ne remboursons-nous pas le capital maintenant?

[Texte]

A voice: It was the provincial.

Ms McAlary: The province had not asked the port to pay interest charges, but we are paying interest on the federal debt.

Mrs. Wayne: With regard to the Rodney terminal, that is where the majority of that capital expenditure was made. That was when a lot of container ships came in here. When we lost the container ships to Halifax, Nova Scotia, it left the Rodney terminal not being utilized as much as it was in the past. Am I correct that when we were looking at that—and the federal government did write down some of the debt—other ports had their total debt eliminated?

Ms McAlary: Yes, it's my belief that when port corporations were established at many of the ports across the country, their federal debts were eliminated. When Saint John was established, it was not eliminated.

Back in the early 1980s Saint John had a tremendous container ship business operation at the port. But as we all know, because of the changes in the shipping industry, the large ships are only coming to one port on each coast. The port of Halifax had a lot of container business after Saint John, and even now the container business is leaving Halifax and is coming into either Philadelphia or New York. That's the trend. The ships are getting larger and larger and they're not going to come to three or four ports on the same coast.

Mrs. Wayne: The port of Saint John pays taxes, and these are provincial taxes, the sum of which, as you know, comes back to the City of Saint John. They pay \$751,000, whereas the port of Montreal pays \$350,000 and Halifax pays \$210,000. This would lead me to believe that somehow they're being subsidized by their municipal or provincial governments or jointly.

• 1650

I know there's been representation made in the past to the local government asking that we write off a portion of their taxes. I'm wondering if, under the circumstances, our local government would be able to take that under consideration and look at it again.

Ms McAlary: I would have to say no, because the municipal government here is having enough difficulty trying to maintain our tax rate. We have maintained it for the past five years. With the cutbacks from each level of government, once the federal government cuts back, you then download that onto the provincial government, so that gives them cutbacks and they download it onto us.

In the past few years the unconditional grant portion we get from the provincial government has gone down millions of dollars each year. We've been given no assurance that this is going to stop. In fact, we've already been told by the provincial government that in the next two or three years the City of Saint John can expect \$8 million or so off our unconditional grant. So it's going to be very difficult for us to take on any further burdens and we certainly would not be able to subsidize support in any way.

Mrs. Wayne: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you, Mrs. Wayne. Mr. Gouk.

[Traduction]

Une voix: Il s'agissait de la province.

Mme McAlary: La province n'a pas demandé au port de payer d'intérêt. Par contre, nous en payons un sur la dette fédérale.

Mme Wayne: La majorité des dépenses en capital ont été effectuées au terminal de Rodney. C'était à l'époque où beaucoup de porte-conteneurs venaient. Ils nous ont ensuite abandonnés pour Halifax, en Nouvelle-Écosse, si bien que le terminal de Rodney n'est plus autant utilisé qu'autrefois. N'est-il pas exact que le gouvernement fédéral a réduit la dette et que d'autres ports ont vu leur dette totalement éliminée?

Mme McAlary: Oui, je crois que lorsque les sociétés de ports ont été établies dans beaucoup de ports du pays, leur dette fédérale a été éliminée, mais cela n'a pas été le cas pour Saint John.

Au début des années 1980 il y avait un énorme trafic de porte-conteneurs au port de Saint John. Mais comme nous le savons tous, à cause des changements subis par l'industrie du transport maritime, les gros navires n'utilisent qu'un seul port sur chaque côte. Après Saint John, le trafic des porte-conteneurs était très important au port de Halifax; pourtant il a maintenant tendance à le délaisser au profit de Philadelphie ou de New York. Les navires deviennent de plus en plus grands et les armateurs ne veulent plus utiliser trois ou quatre ports sur la même côte.

Mme Wayne: Le port de Saint John paie des taxes provinciales qui, comme vous le savez, sont versées à la ville de Saint John. Ils paient 751 000\$, alors que le port de Montréal paie 350 000\$ et celui de Halifax, 210 000\$. Je serais tenté de croire que ces deux ports sont subventionnés par leur gouvernement municipal ou provincial ou par les deux.

Je sais qu'on a déjà demandé au gouvernement local de radier une partie des taxes. Je me demande si, dans les circonstances, notre gouvernement local pourrait réexaminer la question.

Mme McAlary: Je crains que non, car les autorités municipales, ici, ont suffisamment de difficulté à ne pas augmenter le taux d'imposition. Nous avons gardé le même taux pendant cinq ans. Lorsque le gouvernement fédéral fait des coupes dans ses dépenses, cela se répercute sur le gouvernement fédéral qui en fait autant, puis sur nous.

Ces dernières années, la subvention inconditionnelle que nous obtenons du gouvernement fédéral a diminué de plusieurs millions de dollars chaque année. Rien ne nous garantit que cela ne continuera pas. En fait, le gouvernement provincial nous a déjà dit qu'au cours des deux ou trois prochaines années, la ville de Saint-Jean peut s'attendre à ce que la subvention inconditionnelle soit réduite d'environ 8 millions de dollars. Il va donc être très difficile pour nous d'assumer des charges supplémentaires et il est certain que nous ne pourrions pas accorder de subventions.

Mme Wayne: Merci.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci, madame Wayne. Monsieur Gouk.

[Text]

Mr. Gouk: I agree with results from the past few years in the aviation system and in the port system. But if we're going to go to a private sector type of operation and give you your own control, basically turn it over to you, if a competing port wishes to be there and is not being subsidized in any way by the government, what basis could we have for shutting that actual operation down if we're basically getting out of the port operation?

Ms McAlary: None whatsoever. If there is a port that is privately owned or privately funded, then we have to compete with that port. But when you're giving federal money or provincial money to another port when we have a lot of capacity in our own port, I have a problem with that.

The province of New Brunswick only has so many exporters. We only have so many products. We have a forest products terminal here in the city of Saint John at the port of Saint John and if someone were to build another forest products terminal in this province, it certainly would have a devastating effect on the port of Saint John. There is no question about that. There's not enough product; there are not enough customers in this province to have an additional port the size of the port of Saint John.

Mr. Gouk: So you're prepared to meet competition as long as we don't pay them to compete.

Ms McAlary: That's correct.

As far as I'm concerned, the reason this committee was set up is that all of you feel there's an overcapacity of ports in this country. If you're saying we have too many ports in Canada, then the federal government should not be putting any money to subsidize ports at this time, to enlarge or to increase their facilities so that they'll compete against another port. If you have an existing port that can do the job, then they should be allowed to do the job.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): I believe Mr. Farren had a comment.

Mr. Farren: Yes, Mr. Chairman, picking up on a portion of your question earlier to the deputy mayor in reference to the port of Belledune, which certainly follows on the heels of the question just asked, one point made earlier today was that certainly there could be complementarity between the ports in the province of New Brunswick, that we needn't be competing against one another.

I do not think it at all a selfish interest, and the basis is certainly not selfish interest, when one looks at the situation of the port of Saint John and one considers that the competition in one sense is not the port of Belledune or Miramichi or Bayside. It is the port of Saint John and all the goods out of New Brunswick versus the port of Searsport, Maine, for example, which is just down the coast. We're trying to compete against one just a few miles down our own coast, subsidized to work against us, and in New York. There are even cargoes out of Saint John, New Brunswick, that are assembled in the port of Miami because of costs. There are economies of scale. We have to realize that for New Brunswick. If we want to go out of business... I don't know of any other business in the private sector that puts money in a new company to put another one of its holdings out of business.

[Translation]

M. Gouk: Je suis d'accord avec les résultats obtenus ces dernières années dans le domaine de l'aviation et dans le système de port. Mais si nous décidons d'adopter une formule de privatisation quelconque et que, dans la pratique, nous vous laissons le contrôle total des opérations, si un port concurrent n'a aucune subvention du gouvernement, quelles raisons pourrions-nous invoquer pour le fermer si nous cessons d'intervenir dans l'exploitation des ports?

Mme McAlary: Aucune. Si un port appartient à des intérêts privés ou est financé par ceci, nous nous trouverons tout simplement en concurrence avec lui. Ce que j'ai du mal à accepter, c'est que des fonds fédéraux ou provinciaux soient accordés à un autre port alors que nous avons une grande capacité inutilisée dans le nôtre.

Il n'y a pas tellement d'exportateurs au Nouveau-Brunswick; il n'y a pas tellement de produits à exporter non plus. Il y a un terminal pour les produits forestiers au port de Saint-Jean et si quelqu'un en construisait un autre dans cette province, cela aurait certainement un effet désastreux sur le port de Saint-Jean. C'est indiscutable. Il n'y a pas suffisamment de produits; il n'y a pas suffisamment de clients dans cette province pour qu'il y ait un autre port de la taille de celui de Saint-Jean.

M. Gouk: Vous êtes donc prêts à affronter la concurrence tant que nous n'aiderons pas celle-ci financièrement.

Mme McAlary: C'est exact.

J'estime que si ce comité a été établi c'est parce que vous pensez tous qu'il y a trop de ports dans ce pays. Il ne faudrait donc pas que le gouvernement fédéral subventionne des ports en ce moment afin de les agrandir ou d'accroître leurs installations afin de leur permettre d'entrer en concurrence avec les voisins. S'il existe déjà un port capable de faire le travail, on devrait le laisser faire.

Le président suppléant (M. Hubbard): Je crois que M. Farren a une remarque à faire.

M. Farren: Oui, monsieur le président, je voudrais revenir à la question que vous avez posée tout à l'heure à la mairesse-adjointe au sujet du port de Belledune, ce qui est tout à fait dans la ligne de la question qui vient d'être posée. On a dit plus tôt aujourd'hui que les ports du Nouveau-Brunswick pourraient être complémentaires et qu'ils ne devraient pas être obligés de se faire mutuellement concurrence.

Je ne pense pas qu'il s'agisse uniquement d'intérêt étroit et égoïste car lorsque l'on considère le port de Saint-Jean, ses concurrents ne sont certainement pas les ports de Belledune, de Miramichi ou Bayside. La concurrence est celle qui existe entre ce port et toutes les marchandises qu'il exporte et le port de Searsport, dans le Maine, par exemple, un peu plus au sud. Nous essayons de faire concurrence à un autre port qui se trouve à quelques milles plus au sud qui obtient des subventions pour lutter contre nous, et à New-York aussi. Il y a même des marchandises venant de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, qui sont groupées au port de Miami à cause des coûts. Il y a des économies d'échelle. Il faut bien comprendre que c'est ce qui se passe pour le Nouveau-Brunswick. Si nous voulons faire faillite... Je ne connais aucune autre entreprise commerciale privée qui investit dans une nouvelle société pour pousser une des siennes à la faillite.

[Texte]

[Traduction]

• 1655

In that sense, we did hear earlier today that there is no thrust or interest to affect the port of Saint John, yet we have statements in the *Daily Gleaner* of February 18. Mr. Tessier of Belledune says the new centre is expected to handle 530,000 tonnes of general cargo and that's expected to increase to 685,000 tonnes by 2000. Again, on March 4 *The Times-Transcript* said:

The development of the wharf at Belledune will be important to Stone Container because the proposed storage facilities and new loading equipment will make it easier for the paper mill to ship to its overseas customers.

There are economies of scale. There are other people at competitor ports on the American side of the border who are waiting for us to fumble the ball here in Canada. We can realize those economies of scale to which Mr. Irving alluded if we wish. We certainly urge you to do that, because the alternative is not very rosy indeed.

Already Canadian Pacific realizes where the business is; it services Canadian cargo by going to the American ports, and not servicing Canadian cargo by going to Canadian ports. But the real competition is not pettiness among Saint John, Belledune, Miramichi or any of the others. These are real meat and potatoes issues. We can be smart about them and get ahead in business or we can mess up the show and go out of business.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you, Mr. Farren, Ms McAlary.

Ms McAlary: Thank you very much. Enjoy your stay in Saint John.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): We have one final submission. Perhaps I would invite you to hear the group that uses the port of Dalhousie.

Welcome, Ms Collin and Ms Gauvin. The marine trade seems to be dominated by males. We're certainly glad that some ports have you as representatives, including the city of Saint John and a few others today.

Perhaps to begin we could just mention that we have approximately 30 minutes. It would be appreciated if it could be a little less, but certainly we have up to 30 minutes. You have 15 minutes to present, then we'll have some questions.

We would like to hear your presentation. I haven't had a chance to look at it yet. You could, first of all, explain what your company is, where you work and how you benefit from the port of Dalhousie.

Mme Linda Gauvin (contrôleur, Avenor Maritimes Inc.): Au nom d'Avenor, j'aimerais remercier le Comité d'avoir accepté d'entendre notre présentation aujourd'hui. La présentation sera faite en anglais. Par contre, j'invite les membres du Comité à nous poser des questions dans la langue de leur choix.

À cet égard, on nous a dit plus tôt aujourd'hui qu'aucun effort n'était déployé pour nuire aux opérations du port de Saint-Jean. Pourtant, dans le *Daily Gleaner* du 18 février, M. Tessier, de Belledune, déclare que 530 000 tonnes de marchandises diverses devraient passer par le nouveau centre et que ce volume devrait atteindre 685 000 tonnes en l'an 2000. D'autre part, on pouvait lire dans *The Times Transcript* du 4 mars que:

l'aménagement du quai à Belledune sera important pour la Société Stone Container parce que les installations d'entreposage proposées et le nouvel équipement de chargement permettront à l'usine de papier d'expédier plus facilement ses produits à ses clients d'outre-mer.

Il y a des économies d'échelle. Il y a des gens, dans les ports concurrents américains qui attendent que nous fassions un faux pas. Si nous le voulons, nous pouvons réaliser les économies d'échelle dont parlait M. Irving. Nous vous encourageons en tout cas à le faire, car l'alternative n'est pas très encourageante.

Le Canadien Pacifique a déjà compris de quel côté son pain était beurré; il achemine les marchandises canadiennes aux Américains, et non aux ports canadiens. Mais le véritable problème n'est pas celui d'une concurrence mesquine entre Saint-Jean, Belledune, Miramichi ou n'importe lequel des autres ports. Ce sont là des questions fondamentales à résoudre; nous avons le choix entre essayer de les résoudre intelligemment et de continuer à fonctionner ou réagir sottement et nous retrouver en faillite.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci, monsieur Farren, Madame McAlary.

Mme McAlary: Merci beaucoup. J'espère que votre séjour à Saint-Jean sera agréable.

Le président suppléant (M. Hubbard): Nous avons un dernier témoignage à entendre. Peut-être vous invitais-je à entendre le groupe qui utilise le port de Dalhousie.

Soyez les bienvenues, madame Collin et madame Gauvin. Le secteur maritime semble être dominé par les hommes. Nous sommes fort heureux que certains ports vous aient comme représentantes, y compris la ville de Saint-Jean et quelques autres.

Précisons, pour commencer que nous disposons d'environ 30 minutes, encore qu'il serait bon de ne pas toutes les utiliser. Vous avez 15 minutes pour votre exposé, après quoi nous vous poserons des questions.

Veuillez tout d'abord présenter votre mémoire. Je n'ai pas encore eu l'occasion de le lire. Vous pourriez tout d'abord nous expliquer ce qu'est votre société, où vous travaillez et en quoi le port de Dalhousie vous est utile.

Mrs. Linda Gauvin (Controller, Avenor Maritimes Inc.): On behalf of Avenor, I would like to thank the Committee for hearing our presentation today. It will be delivered in English. However, I urge the members of the Committee to ask their questions in their language of choice.

[Text]

On behalf of Avenor, I would like to thank the committee for this opportunity to meet and speak with you this afternoon. My name is Linda Gauvin and I am the controller for Avenor Maritimes Inc. at Dalhousie, New Brunswick. My colleague here today is Emmanuelle Collin, vice-president of communications and governmental affairs for Avenor Inc.

Avenor welcomes this opportunity to participate in the review of Canada's marine policy, as we share the federal government goal to make the country competitive in the international marketplace. Competitiveness is a critical challenge for Avenor as we strive to produce and market superior products to our customers worldwide while anticipating and responding to cyclical market conditions.

We applaud the government's vision of an integrated and affordable national transportation system, and we recognize the importance of efficient marine transportation within that system.

As an international pulp and paper exporter, transportation is an important component in Avenor's planning. To ensure an internationally competitive price for our products, our company must have access to cost-effective shipping, which we have through the port of Dalhousie. However, recent developments have led us to believe that this shipping access may be threatened by the possible rationalization of federal ports in northern New Brunswick. With this presentation and accompanying submission, we would ask you to consider our company's competitiveness in the development of a marine strategy.

Before I speak further about our relationship with the port of Dalhousie, I would like to provide you with some background information on Avenor, specifically on our operation at Dalhousie, New Brunswick. Avenor is one of Canada's largest exporters of newsprint and market pulp, with total assets of \$3 billion and worldwide sales of \$1.9 billion in 1994. Avenor is the fourth-largest manufacturer of newsprint in the world and the largest supplier of post-consumer recycled-content newsprint in North America. We employ 6,800 people across Canada, with operations in British Columbia, Ontario, Quebec and New Brunswick. Avenor also has sales and marketing offices in North America, Europe and Asia.

In Dalhousie, New Brunswick, Avenor Maritimes is 67% owned by Avenor Inc., with the remainder held by partners New Oji Paper Company Ltd. and Mitsui and Company Ltd., both of Japan. Avenor Maritimes consists of the Dalhousie newsprint mill and woodlands operations in New Brunswick and Quebec.

The Dalhousie mill began operations in 1930 and produces approximately 220,000 tonnes per year of standard virgin newsprint for our customers in Japan, Latin America, Southeast Asia, the United Kingdom and Europe. Avenor Maritimes is

[Translation]

Au nom d'Avenor, je tiens à remercier le comité de nous permettre de vous rencontrer et de vous parler cet après-midi. Je m'appelle Linda Gauvin et je suis contrôleur de la Société Avenor Maritimes Inc. à Dalhousie, au Nouveau-Brunswick. La collègue qui m'accompagne aujourd'hui est Emmanuelle Collin, vice-présidente des communications et des affaires gouvernementales de notre société.

Avenor se réjouit de pouvoir participer à l'examen de la politique maritime du Canada, car, comme le gouvernement fédéral, notre objectif est de rendre notre pays compétitif sur le marché international. Cette compétitivité représente un défi extrêmement important pour Avenor qui s'efforce de fabriquer et de commercialiser des produits de qualité supérieure pour ses clients du monde entier, tout en étant capable de prévoir les fluctuations cycliques du marché et de s'y adapter.

Nous applaudissons le gouvernement pour la vision qu'il a d'un système de transport national intégré et à prix raisonnable, et nous reconnaissons l'importance d'un transport maritime efficace dans un tel système.

Pour l'exportateur de pâte et papier que nous sommes, le transport occupe une place importante dans la planification d'Avenor. Afin de s'assurer que les prix de nos produits sont compétitifs sur le marché international, notre société doit avoir accès à des transports maritimes économiques, ce que nous offre précisément le port de Dalhousie. Cependant, des événements récents nous ont amenés à penser que l'utilisation de ce port pourrait être menacé par la rationalisation possible des ports fédéraux dans le nord du Nouveau-Brunswick. Dans le cadre de cet exposé et du mémoire qui l'accompagne, nous vous demandons de tenir compte de la compétitivité de notre société dans l'élaboration d'une stratégie maritime.

Avant d'en dire plus au sujet de nos rapports avec le port de Dalhousie, je souhaiterais brosser un tableau de la société Avenor et en particulier de nos activités à Dalhousie. Avenor est un des plus gros exportateurs canadiens de papier journal et de pâte à papier commercial. Elle a des actifs globaux de 3 milliards de dollars et ses ventes mondiales ont atteint 1,9 milliard de dollars en 1994. Avenor est le quatrième fabricant de papier journal au monde et le plus gros fournisseur de papier journal recyclé après consommation d'Amérique du Nord. Nous employons 6 800 personnes au Canada et avons des usines en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec et au Nouveau-Brunswick. Avenor a également des bureaux de vente de commercialisation en Amérique du Nord, en Europe et en Asie.

À Dalhousie, 67 p. 100 des actions d'Avenor Maritimes appartiennent à Avenor Inc. et le reste, à nos associés, New Oji Paper Company Ltd. et Mitsui and Company Ltd., deux sociétés japonaises. Avenor Maritimes comprend l'usine de fabrication de papier journal de Dalhousie et des opérations forestières au Nouveau-Brunswick et au Québec.

L'usine de Dalhousie a commencé à fonctionner en 1930 et produit environ 220 000 tonnes de papier journal ordinaire par an pour nos clients au Japon, en Amérique latine, en Asie du sud-est, au Royaume-Uni et en Europe. Avenor Maritimes est

[Texte]

one of the region's largest employers. We currently employ 825 people at the Dalhousie mill and woodlands operation, with an annual payroll of \$36.8 million. A significant portion of regional employment can also be attributed to Avenor Maritimes operation. Of local businesses, 79 are suppliers to the Dalhousie facility, and in 1994 Avenor Maritimes generated close to \$2 million in revenue for local and regional businesses.

As an international exporter in the global marketplace, positive performance and competitiveness depends on continuous productivity improvements through technological, operational and process change. On February 13 of this year we announced a \$141 million investment program to modernize our Dalhousie operation. The investment program will involve the replacement of the existing pulping system with a thermomechanical pulp mill, and the building of a secondary effluent treatment plant to meet federal environmental regulations.

Preliminary work for the secondary treatment plant has already begun and is expected to be completed by the end of 1995. Construction of the new pulp mill should begin in August and is scheduled for completion by the summer of 1996.

[Traduction]

un des employeurs les plus importants de la région. L'usine de Dalhousie et nos opérations forestières emploient actuellement 825 personnes, ce qui représente une paye annuelle de 36,8 millions de dollars. Avenor Maritimes assure également un part importante de l'emploi régional. Soixante-dix-neuf des entreprises locales fournissent l'usine de Dalhousie, et en 1994, Avenor Maritimes a assuré des recettes de près de 2 millions de dollars aux entreprises locales et régionales.

Lorsqu'on est exportateur sur le marché mondial, la qualité du rendement et de la compétitivité dépend d'améliorations continues de la productivité grâce à des changements sur le plan de la technologie, des opérations et des procédés. Le 13 février de cette année, nous avons annoncé un programme d'investissement de 141 millions de dollars destinés à moderniser nos installations de Dalhousie. Ce programme comprendra le remplacement du système actuel de pâte à papier par un système thermo-mécanique, et la construction d'une usine de traitement des effluents secondaires pour satisfaire aux règlements fédéraux en matière d'environnement.

Les travaux de construction de cette usine de traitement secondaire ont déjà commencé et devraient être terminés à la fin de 1995. La construction de la nouvelle usine de pâte à papier devrait débuter en août et prendre fin au cours de l'été 1996.

• 1705

The investment program was developed in part through a series of management-labour negotiations in which employees agreed to invest 12.3% of their annual wages in the mill for a five-year period. In return for their investment, they will be reimbursed through a profit-sharing plan to be paid out by the year 2007. We estimate that the project will protect more than 500 jobs in the Dalhousie mill and woodlands operations, and provide more work for sawmills, sub-licensees and truckers in the region.

For Avenor this \$141 million investment signals a renewed long-term commitment to the community and region, and was made possible by a stable workforce, committed partners, established and growing international markets, and the mill's strategic proximity to the port of Dalhousie.

Avenor Maritimes is a major stakeholder in the port of Dalhousie. In 1994 Avenor employed 68 stevedores skilled in handling newsprint to load close to 150,000 tonnes on 33 ships bound for market overseas. Last year wages and benefits for those stevedores totalled \$2.3 million. We anticipate this figure to increase to 200,000 tonnes over the next two years. Avenor also paid \$174,000 in wharfage fees, plus another \$125,000 within the Dalhousie municipal tax levy.

As a principal user of the port, Avenor Maritimes offers free of charge the use of its industrial fire department and makes its tug available to the port on a regular basis. Our service involving our tug is keeping the harbour ice-free throughout the winter months. It is also used to assist vessels in docking.

Le programme d'investissement a été partiellement élaboré grâce à une série de négociations entre employeurs et employés au cours desquelles ces derniers ont accepté d'investir dans l'usine 12,3 p. 100 de leur salaire annuel pendant cinq ans. Ils en seront remboursés grâce à un programme de participation-bénéfice qui prendra fin en 2007. Nous estimons que ce projet permettra de protéger plus de 500 emplois à l'usine de Dalhousie et dans les opérations forestières, et qu'il apportera du travail aux scieries, aux sous-licenciés et aux camionneurs de la région.

Pour Avenor, cet investissement de 141 millions représente la réaffirmation d'un engagement à long terme à l'égard de la collectivité et de la région, et a été rendu possible grâce à la stabilité des employés, l'engagement des associés, des marchés internationaux solidement établis et en croissance, ainsi qu'à la proximité stratégique de l'usine au port de Dalhousie.

Avenor Maritimes est un des principaux intervenants dans ce port. En 1994, notre société employait 68 dockers spécialisés dans la manutention et le chargement de près de 150 000 tonnes de papier journal à bord de 33 navires en partance pour les marchés d'outre-mer. L'an dernier, les salaires et avantages sociaux de ces dockers ont atteint 2,3 millions de dollars. Nous nous attendons à ce que le volume de papier journal atteigne 200 000 tonnes au cours des deux prochaines années. Avenor a également payé 174 000\$ en droits de débarcadère, et 125 000\$ au titre de la taxe municipale perçue par Dalhousie.

En tant que principal utilisateur du port, Avenor Maritimes fournit gratuitement les services de son propre service d'incendie et met régulièrement son remorqueur à la disposition du port. Grâce à celui-ci, le port demeure libre de glace pendant tout l'hiver. Il est également utilisé pour aider les navires à accoster.

[Text]

The port of Dalhousie is vital to Avenor Maritimes' operation. As with any manufacturing operation, quality in product and service is a priority for Avenor. Whether a customer is international or domestic, expectations are high for just-in-time delivery of products that meet international quality standards. For commodities such as newsprint, these standards must also be met at an internationally competitive price, and transportation costs are critical components in Avenor's planning process. The port of Dalhousie is Avenor's primary access to its customers in Japan, Latin America, the United Kingdom and Europe.

As I mentioned earlier, recent developments in northern New Brunswick have led us to believe that shipping access through the port of Dalhousie may be threatened. On February 17, four days after our announcement of the \$141 million modernization program, we learned of a proposed expansion project for the port of Belledune. According to a Canada Ports Corporation news release, the port of Belledune will receive \$32 million in financing: \$20.2 million from the Canada Ports Corporation—a federal crown corporation—plus financial support from the Province of New Brunswick, regional municipalities and the Chaleur Regional Development Commission.

In his opening address to the standing committee, the Minister of Transport indicated a desire to reduce subsidization in our transportation system, and whenever possible to avoid building new facilities. An investment of \$20.2 million in an expanded port at Belledune would seem to contradict these goals.

Without the port of Dalhousie, the competitiveness of Avenor Maritimes' operation could be compromised. Our company must have access to competitively priced shipping facilities. We cannot support the additional costs associated with transporting our products over 30 kilometres to Belledune for overseas shipping. Therefore, Avenor is very concerned that the proposed expansion project for the port of Belledune could have a negative impact on the competitiveness of the mill.

• 1710

Projects such as the \$141 million modernization of Avenor Maritimes' Dalhousie operations are designed for a long-term gain for our company, our employees, our community, our province and our country. We have made this investment in good faith as our commitment to economic growth. We expect the same commitment from the Government of Canada.

Avenor Maritimes established its business in Dalhousie in large part due to the proximity and capacity of the port. We are making significant investment in our Dalhousie operation to enhance our competitive edge.

It is also vital that we maintain competitive pricing in a price-conscious international commodity marketplace, and we must pay close attention to transportation costs. The port of Dalhousie offers Avenor Maritimes immediate and affordable access to shipping, and allows our company to maintain high levels of service to customers worldwide.

[Translation]

Le port de Dalhousie joue un rôle vital dans les activités d'Avenor Maritimes. Comme pour toute autre entreprise de fabrication, la qualité des produits et des services est une priorité pour Avenor. Qu'il s'agisse d'un client étranger ou canadien, la livraison, au moment adéquat, de produits de qualité internationale est considérée comme normale. Pour des produits tels que le papier journal, ces normes doivent également être atteintes tout en pratiquant des prix compétitifs sur le marché international, si bien que les coûts de transport sont un élément critique du processus de planification d'Avenor. Le port de Dalhousie est le principal moyen d'accès de notre société à ses clients au Japon, en Amérique latine, au Royaume-Uni et en Europe.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, de récents événements dans le nord du Nouveau-Brunswick nous ont amenés à penser que l'utilisation du port de Dalhousie était peut-être menacée. Le 17 février, quatre jours après notre annonce du programme de modernisation de 141 millions de dollars, nous avons appris que l'on proposait d'agrandir le port de Belledune. Selon le communiqué de presse de la Société canadienne des ports, le port de Belledune recevra une aide financière de 32 millions de dollars: 20,2 millions de dollars viendront de la société elle-même—une société d'état—et le reste sera fourni par la province du Nouveau-Brunswick, des municipalités régionales et la Commission de développement économique régionale de Chaleur.

Dans son allocution d'ouverture devant le comité permanent, le ministre des Transports a exprimé le désir de réduire les subventions à notre système de transport et, dans toute la mesure du possible, d'éviter de construire de nouvelles installations. Un investissement de 20,2 millions de dollars pour agrandir le port de Belledune semble contraire à un tel objectif.

Sans le port de Dalhousie, la compétitivité de Avenor Maritimes pourrait être compromise. Il est indispensable que notre société ait accès à des installations de transport à prix compétitif. Nous n'avons pas les moyens d'assumer les coûts supplémentaires de transport de nos produits sur 30 kilomètres jusqu'à Belledune pour leur expédition outre-mer. Avenor craint donc que ce projet d'agrandissement du port de Belledune ne nuise à la compétitivité de l'usine.

Des projets tel que la modernisation des opérations d'Avenor Maritimes à Dalhousie ont pour objet d'assurer un profit à long terme à notre société, à nos employés, à notre collectivité, à notre province et à notre pays. Cet investissement de bonne foi est la preuve de notre engagement en faveur de la croissance économique. Nous attendons le même engagement de la part du gouvernement canadien.

Avenor Maritimes s'est installé à Dalhousie en grande partie à cause de la proximité et de la capacité du port. Si nous consentons des investissements importants dans nos installations à Dalhousie, c'est pour accroître notre compétitivité.

Il est tout aussi important que nous maintenions des prix compétitifs sur un marché international sensible aux prix, et il faut donc que nous fassions très attention aux coûts des transports. Le port de Dalhousie offre un accès immédiat et économique aux transports maritimes et nous permet de continuer à offrir des services de haute qualité à nos clients du monde entier.

[Texte]

We urge the Standing Committee on Transport to consider our company's future competitiveness in any final decision on marine policy. Representatives of Avenor Maritimes would be pleased to participate on an advisory panel to investigate ways to ensure the ongoing viability of the port of Dalhousie.

Au nom d'Avenor, je vous remercie de votre attention.
We would be pleased to answer any questions you may have.

Mr. Gouk: First of all, just for the record, not just for you but for anybody still listening, everything you say will go to all members of the committee. The proceedings are being recorded and your brief will be passed on, so it will be given full consideration.

The only thing I would I have to say is that I do not support subsidizing ports to stay in business, to compete against other ports that don't get the subsidy. To go back to the comments I made to the Saint John people, we don't intend to break anybody, but by the same token we do not intend to subsidize somebody to break someone else.

Where does Dalhousie stand in terms of its ability to continue operating if subsidies are removed from all places, including places like Belledune?

Mrs. Emmanuelle Collin (Vice-President, Communications and Governmental Affairs, Avenor Maritimes Inc.): We do not have figures on the subsidy to the port.

Mr. Gouk: The problem I have, and I need further information before I can fully discern this, is that you're talking primarily about the pulp operation. I represent a riding that is in the interior of British Columbia, 350 miles from Vancouver. We have no waterway and we have mountainous highways. It's 350 miles by highway but almost 1,000 when they ship by rail. That's because of the rail system that's slowly disappearing in terms of side lines off the main track.

You mentioned the economic impact that you have on the area, and it's substantial, but I have two mills in my riding, a rural riding, that have a \$150-million impact on the immediate trade area. We don't want to break you. We want to see everybody prosper. But by the same token we do not provide any transportation subsidy to those mills, and we couldn't justify a large subsidy to Dalhousie in order to have a facility to provide an alternative to the 30-kilometre haul you talked about.

I too don't have the figures as to what is involved in keeping Dalhousie operating. The one thing I agree with is that we shouldn't be putting large sums of money into ports competing with Dalhousie, which would tend to drive Dalhousie's costs up and/or put them out of business. So that is one of the things we'll look at. By the same token, I am not inclined toward subsidizing Dalhousie or any other port, as well as ports like Belledune.

Mrs. Collin: I understand very well what you are talking about. As a company we have never asked for any subsidies, whether at the local, provincial or federal level.

[Traduction]

Nous demandons instamment au Comité permanent des transports de tenir compte de la compétitivité future de notre société avant de prendre une décision définitive au sujet de la politique maritime. Des représentants d'Avenor Maritimes seraient heureux de faire partie d'un groupe consultatif chargé d'étudier des moyens d'assurer la viabilité durable du port de Dalhousie.

On behalf of Avenor, I thank you for your attention.

Nous sommes prêt à répondre à toutes vos questions.

M. Gouk: Premièrement, pour le compte-rendu, et pas seulement pour vous-mêmes mais pour tous ceux qui écoutent encore, tout ce que vous dites sera communiqué à tous les membres du comité. L'audience est enregistrée et votre mémoire sera distribué et soigneusement étudié.

Je tiens simplement à dire que je ne suis pas partisan d'accorder des subventions aux ports pour continuer à fonctionner et à faire concurrence à d'autres ports qui eux, ne bénéficient pas d'une subvention. Pour revenir à ce que je disais tout à l'heure aux personnes de St-Jean, nous n'avons aucunement l'intention de ruiner qui que ce soit, mais nous n'avons pas non plus l'intention de subventionner quelqu'un pour ruiner quelqu'un d'autre.

Dans quelle mesure le port de Dalhousie pourra-t-il continuer à fonctionner si l'on supprimait les subventions à tous les autres ports, notamment celui de Belledune?

Mme Emmanuelle Collin (vice-présidente, Communications et Affaires gouvernementales, Avenor Maritimes Inc.): Nous ne savons pas à combien se monte la subvention au port.

M. Gouk: Mon problème, et je voudrais de plus amples renseignements avant de me faire une opinion, est que vous parlez surtout de la fabrication de pâte à papier. Je représente une circonscription qui se trouve dans l'intérieur de la Colombie-Britannique, à 350 milles de Vancouver. Nous n'avons pas de voies d'eau et nous n'avons que des routes de montagne. Il faut faire 350 kilomètres par la route mais près de 1 000 en train. Cela tient à ce que les lignes de chemin de fer ferroviaires secondaires disparaissent petit à petit.

Vous avez parlé de votre impact économique sur la région, qui est important, mais j'ai deux usines dans ma circonscription rurale qui auraient des retombées de 150 millions de dollars pour la région immédiate. Nous ne voulons pas vous ruiner. Vous voudrions que tout le monde réussisse. Mais nous n'accordons pas de subventions au transport à ces deux usines, et nous ne pourrions donc pas justifier l'octroi d'une subvention importante à Dalhousie pour éviter le transport de 30 kilomètres dont vous parlez.

Moi non plus, je n'ai pas les chiffres correspondants au montant nécessaire pour que Dalhousie continue à fonctionner. Je reconnais cependant que nous ne devrions pas investir des sommes importantes dans des ports qui sont en concurrence avec Dalhousie, car cela ferait monter les coûts de Dalhousie ou l'obligerait à fermer. C'est donc un des points que nous allons étudier. En revanche, je ne suis pas partisan de subventionner Dalhousie, pas plus d'ailleurs, que des ports tel que Belledune.

• 1715

Mme Collin: Je comprends très bien ce dont vous parlez. Notre société n'a jamais demandé de subventions, que ce soit aux autorités locales, provinciales ou fédérales.

[Text]

We don't have the figures concerning the port of Dalhousie, but I'm sure the committee can have easy access to them.

We have done some preliminary studies of additional costs if we had to ship our products from the port of Belledune. We would have a one-time cost, which I believe is a little over \$1 million, and we would have ongoing additional annual costs of approximately \$2 million.

You have to understand that before we announced the \$141 million investment we worked for two years with various stakeholders to really ensure the long-term viability of that mill. We asked our employees to contribute to make that mill competitive worldwide. Our competitors are not next door; they are everywhere, in the U.S., Europe, B.C. —

Mr. Gouk: In my riding.

Mrs. Collin: We have mills across Canada. We're trying to review the cyclical nature of our industry to ensure all of our shareholders a good return on their investments.

Mr. Gouk: I understand your situation. One of those two plants I mentioned in my riding is a pulp mill that has just undergone an \$800-million expansion and modernization. Transportation obviously is a very big factor, particularly for an inland company. So I understand where you're coming from.

I'm not unsympathetic to you, but you recognize the situation in the federal government and its financial role. You can be assured we'll do the best we can to make everybody viable without causing a financial problem federally.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): There may be a misprint on page 1. Right under Avenor Inc. it says that approximately 7% of your sales revenue is generated abroad. Should that be 70%?

Mrs. Collin: It should be 70%.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you for coming and representing not only your own company but also the good port of Dalhousie. My friend Guy Arseneault would have been here today but he was required to stay in Ottawa because of votes in the House. He certainly had your good interests at heart and did plan to come.

This concludes our meeting today. We will be returning to Ottawa to meet with various groups during the next couple of weeks. Eventually we will be putting forward a report, which will be available for you. There will be more hearings held across the country, and hopefully we will arrive at a satisfactory solution to all interests in terms of communities and industries and all of the stakeholders in the marine sector.

Thank you for coming. We appreciated your submission. Hopefully it will work out for the best for all of you.

This meeting stands adjourned to the call of the chair.

[Translation]

Nous n'avons pas les chiffres relatifs au port de Dalhousie sous la main, mais je suis certain que le comité pourra les obtenir aisément.

Nous avons effectué quelques études préliminaires sur les coûts supplémentaires que nous devrions assumer s'il fallait expédier nos produits depuis le port de Belledune. Nous devrions faire face à un coût unique légèrement supérieur à 1 million de dollars, puis à des coûts annuels supplémentaires d'environ 2 millions de dollars.

Il faut bien comprendre qu'avant d'annoncer cet investissement de 141 millions de dollars, il y avait deux années que nous travaillions avec divers intéressés afin de garantir la viabilité à long terme de cette usine. Nous avons demandé à nos employés de contribuer afin de la rendre compétitive dans le monde entier. Nos concurrents n'habitent pas à la porte à côté; ils sont partout, aux États-Unis, en Europe, en Colombie-Britannique. . .

M. Gouk: Dans ma circonscription.

Mme Collin: Nous avons des usines dans tout le Canada. Nous essayons de réexaminer le caractère cyclique de notre industrie afin que tous nos actionnaires puissent compter sur un bon rendement de leur investissement.

M. Gouk: Je comprends votre situation. Une des deux usines de ma circonscription dont je parlais est une usine de pâte à papier qui vient de dépenser 800 millions de dollars en travaux d'agrandissement et de modernisation. Le transport est manifestement un facteur très important, en particulier pour une société qui est loin de la mer. Je comprends donc très bien votre point de vue.

Je n'y suis pas hostile, mais il faut bien que vous reconnaissiez la situation du gouvernement fédéral et son rôle financier. Soyez certain que nous ferons de notre mieux pour assurer la viabilité de tous sans créer un problème financier à l'échelon fédéral.

Le président suppléant (M. Hubbard): Il semble qu'il y ait une faute de frappe à la page 1. Juste sous Avenor Inc., je lis qu'environ 7 p. 100 de vos recettes de vente sont réalisées à l'étranger. Ne serait-ce pas plutôt 70 p. 100?

Mme Collin: En effet.

Le président suppléant (M. Hubbard): Je vous remercie d'être venus représenter, non seulement votre propre société, mais aussi le bon port de Dalhousie. Mon ami Guy Arseneault aurait dû être ici aujourd'hui mais il a été obligé de rester à Ottawa à cause des votes à la Chambre. Croyez bien qu'il a nos intérêts à coeur et qu'il avait l'intention de venir.

Voilà qui met fin à notre réunion d'aujourd'hui. Nous allons retourner à Ottawa où nous rencontrerons divers groupes au cours des deux prochaines semaines. Nous présenterons un rapport final qui vous sera communiqué. Il y aura d'autres audiences dans tout le pays, et j'espère que nous parviendrons à trouver une solution satisfaisante pour toutes les collectivités et industries ainsi que pour tous les intéressés du secteur maritime.

Je vous remercie d'être venus. Nous avons apprécié votre exposé. Espérons que tout se réglera au mieux de vos intérêts.

Le comité s'ajourne pour se réunir à nouveau sur convocation du président.

APPENDIX "PORT-1"

Submission of the

SAINT JOHN PORT CORPORATION

to the

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
OF THE HOUSE OF COMMONS

Presented by

Kenneth R. Krauter
General Manager
Chief Executive Officer

March 16, 1995
Saint John, New Brunswick

OPENING REMARKS

Mr. Chairman and Members of the Standing Committee, I would like to welcome you to Saint John, New Brunswick, and to thank you on behalf of the Saint John Port Corporation for the opportunity to appear before you and submit our Brief.

We commend the Minister of Transport for his initiative in undertaking a comprehensive review of marine transportation policy, and we appreciate that through the Hearings being conducted by the Standing Committee on Transport of the House of Commons we are being given an opportunity to express our views and contribute to marine policy reform.

Mr. Chairman, we realize that the Committee has been conducting Hearings for several weeks and has received many submissions and heard from many organizations. We will endeavour to not duplicate the information provided previously to the Committee by other organizations, but to focus on providing constructive comments on the marine policy issues which are the subject of your terms of reference. In particular, we will offer recommendations for a revised governance structure for Canadian ports. However, before focusing on that part of our submission, we would like to provide the Committee with a brief overview of the Saint John Port Corporation.

THE SAINT JOHN PORT CORPORATION

The Saint John Port Corporation is a Federal Crown Corporation established on December 31, 1986 pursuant to the Canada Ports Corporation Act. The Corporation is, to the extent of its authority for the purposes of the Canada Ports Corporation Act, an agent of Her Majesty in the Right of Canada, and is named in Schedule III, Part II, of the Financial Administration Act.

The Saint John Port Corporation is responsible for the management and administration of the Port of Saint John. The Port features a full range of cargo handling facilities for liquid bulk, dry bulk, container, and general cargoes. The Corporation has assets with a book value of approximately \$64 million dollars and the scope of the Corporation includes 7 deep-sea marine terminals, approximately 5,000 metres of berthing for ships, 120 hectares of property, and 230 square kilometres of harbour.

The mandate of the Saint John Port Corporation as defined by the National Ports Policy in the Canada Ports Corporation Act is essentially to support the achievement of Canadian international trade objectives. To provide a focus for the direction of the Corporation, the Board of Directors adopted a Mission Statement which states: "To be a self-sufficient service organization which acts to maximize economic as well as social benefits from waterborne trade and the assets of the Corporation".

The growth and development of the Port is determined not only by its infrastructure but also by its ability to service international trading markets. The Port of Saint John serves importers and exporters in the Maritime Provinces and in Ontario, Quebec, and the New England States. Through shipping lines calling at the Port of Saint John, international markets are served in the United Kingdom, Northern Europe, the Mediterranean, Caribbean, Central America, Southern Africa, Southeast Asia, and the Far East.

The Port of Saint John is one of Canada's major ports. In 1994, the Port handled a record 21,145,000 tonnes. Saint John has the second largest throughput in the country. Many traffic records were set in 1994:

- Petroleum shipments increased 8 percent to 17,950,000 tonnes;
- Potash traffic grew by 23 percent to a record level of 1,613,000 tonnes;
- Sugar and salt shipments surpassed previous records with 287,000 and 235,000 tonnes respectively;
- Cruise ship traffic was at an all time high of 23,600 passengers.

Other traffic developments emphasize the importance of the Port of Saint John as a major shipping centre serving the trading needs of New Brunswick and eastern Canada.

- Container traffic of 192,000 tonnes was the highest since 1987.
- 699,000 tonnes of forest products were shipped through the port which emphasizes that Saint John is the largest load centre for forest products not only in eastern Canada but also on the Atlantic seaboard.
- Deepsea shipping services were added and expanded during 1994 to Europe, Central America, the Middle East, and Southeast Asia.
- Other traffic handled in 1994 such as heavy lift cargoes, military cargoes, and project cargoes demonstrate the diversity of the Port of Saint John.

A synopsis of traffic volumes for the years 1980 to 1994 is provided in Appendix 1.

Following incorporation on December 31, 1986 we adopted commercial principles to manage the Corporation. Our goal was to fulfil the mandate set by the Canada Ports Corporation Act and

pursue the mission statement set by the Board of Directors. We have achieved a significant turnaround in the Port. Some of our accomplishments include:

- Achieved profitability after many years of significant annual losses. In 1994 we had the highest operating income of any of the comparable Local Port Corporations;
- Undertook a multi-year Facilities Redevelopment Program of \$32 million dollars to provide better facilities for existing customers and attract new business to the Port;
- Down-sized our organization by fifty percent and streamlined internal systems and procedures;
- Resolved property issues which had been outstanding for many years including settlement of property exchanges for the Saint John Harbour Bridge which were unresolved for twenty-five years;
- Implemented an aggressive marketing program and developed the cruise ship business in Saint John;
- Initiated consultative committees with port organizations, labour, and governments;
- Received an unqualified opinion on economy, efficiency, and effectiveness in a Special Examination audit by a national accounting firm.

These achievements were realized while dealing with a number of major challenges which include:

- The Corporation had a Federal debt on incorporation of \$20.5 million dollars

bearing interest between 11% and 12.4%. We have reduced the principal through payments of \$2.5 million dollars, but interest payments of \$2.1 million dollars per annum continue;

- A debt is owed to the Government of the Province of New Brunswick of \$19.7 million dollars;
- The loss of Japanese container shipping lines in 1986 and 1987 dramatically reduced port revenue;
- The cancellation of the Federal At and East subsidy led to the cessation of grain traffic through the Port, the loss of an important revenue source, and significant costs associated with the termination of an operating contract and demolition of a grain elevator;
- A special cash payment of \$5.9 million dollars was made to the Federal Government;
- Significant fixed overhead costs are incurred which in 1994 were as follows:

National Office Costs	-	\$ 813,000
Grants In Lieu-of-Taxes	-	606,000
Police Services	-	825,000
Interest Expense	-	2,125,000
Depreciation	-	1,590,000

These costs total \$5,959,000 and represent fifty-eight percent of operating expenses. When maintenance and berth dredging costs of \$1,920,000 are added, the percentage of these costs reaches seventy-seven percent of operating expenses.

A synopsis of the financial performance of the Port over the years 1980 to 1994 is provided in Appendix 2.

During the eight years since incorporation we have overcome a very difficult set of circumstances, and through a Board of Directors of local people working as a team with port management, we have accomplished a great deal and added value for the shareholder, the Federal government. We continually encounter the challenges of an ever changing global market place, and I believe that we have demonstrated our capability to meet those challenges and fulfil our mandate in support of Canada's international trade. However, to a significant extent, our ability to compete even more competitively and more responsively is impeded by a cumbersome and inequitable system of port governance in Canada.

MARINE POLICY REVIEW AND PRESSURES FOR CHANGE

Pressures for changes to the Canadian marine industry and the administration of ports has been growing for several years. The demand for change coinciding with the Federal Government's marine policy review presents a unique opportunity to implement significant reforms.

Some of the issues which have arisen and need to be addressed include the following:

- There is an overcapacity in Canadian ports with too much under-utilized infrastructure.
- In many cases, the Federal Government as the shareholder of ports is competing against itself.
- There is an inadequate level of delegation of authority to ports which impairs timely decision making.
- Approval processes are cumbersome and add little value to decision making.

- There is a lack of a level playing field among Canadian port administrations and there are inconsistent and uncoordinated responsibilities, accountabilities, and authorities.
- Many ports earn an inadequate rate of return on investments.
- Competition from American ports is increasing and Canadian ports are finding it increasingly difficult to compete.

Canada needs a clearly defined marine policy which will serve as one of the corner stones of the Canadian economy and support the growth and development of Canada's international trade. In addition to providing a clear response to the issues raised above, marine policy related to ports should encompass the following objectives:

- define the Federal role in ports;
- provide a common equitable framework for the governance of commercial ports;
- eliminate excess port capacity;
- remove unnecessary costs from the operation of ports.

The current relationships applicable to the governance of Canadian ports is provided in Appendix 3. As the chart shows, there are seven Local Port Corporations and eight non-corporate ports governed by the Canada Ports Corporation Act. The Harbour Commissions comprise nine ports and there are another 522 ports in the Harbours and Ports Directorate of Transport Canada. Of this latter group, only 139 ports have handled any tonnage in the last five years.

The governance framework that applies to ports has many inconsistencies, but there is one overriding common element; they are all Federal ports reporting to the Minister of Transport. As outlined in Appendix 4 there are many differences in the governance of Canada Ports Corporation ports, Harbour Commissions, and public ports. It cannot in any sense be referred to as a system as that by definition would imply, "a regularly interacting or interdependent group of items forming a unified whole" (Webster). What has evolved over the years is an uncoordinated collection of Federal entities which are all trying to accomplish similar objectives under different sets of rules. By sheer determination and good management, some ports serve the shareholder and national interests very well, while others should be divested or closed. Overall, there needs to be a new governance framework for ports.

CONSIDERATIONS FOR A NEW FORM OF GOVERNANCE

The development of a new form of governance for Canadian Ports should build on the strengths of the current governance structure and overcome existing weaknesses. As well, a new governance model should address the issues and policy objectives previously outlined in this submission.

The Canada Ports Corporation Act, Bill C-92, which was given Royal Assent on August 4, 1982, was intended to redefine the roles and responsibilities of a corporate port organization based in Ottawa and bring about a decentralized system of port administration in Canada. Indeed, it did introduce the means to achieve a major power shift. However, the passage of Bill C-92 did not bring an end to controversy over port administration. While the Canada Ports Corporation (CPC) and Local Port

Corporations (LPCs) were in the process of adjusting to the CPC Act, a further significant piece of legislation was passed, Bill C-24, an Act to Amend the Financial Administration Act (FAA) in relation to Crown Corporations and to amend other Acts in consequence thereof. Among many important changes, Bill C-24 provided "parent corporation" status to LPCs and with the new status there was an expectation of increased delegated authority and greater autonomy.

The structure of CPC and LPCs can at times be perplexing as there is no comparable structure in either the public or private sector. Some have suggested that it has some appearance as a holding company (CPC) and other wholly owned subsidiaries (LPCs). However the structure may be interpreted, there is a significant degree of frustration on how it operates and after more than a decade since the passage of the CPC Act, the debate on roles, responsibilities, and authorities appears to be unresolved. Clearly it was not the intent of Parliament to create a situation in which CPC and LPCs would continually be in a state of controversy over these matters.

One interpretation of the CPC Act is that Parliament intended that CPC should provide for the growth of a national ports system which would operate in a very autonomous way. In so doing, CPC would foster and encourage autonomy for LPCs while not being intrusive into their operation; CPC should have been focusing on the macro role of ports and their contribution to the national welfare rather than acting as an overseer of LPC operations.

Since the passage of the CPC Act and the formation of LPCs, there has been a growing number of frustrations by LPCs with the Canada Ports Corporation. The following are some of the concerns:

- Delegation of authority limits for LPCs are too low and restrict LPCs in their capabilities to quickly respond to changing business and market conditions.
- The multi-tiered approval process comprised of LPC Board, CPC Board, Transport Canada, Treasury Board, and Governor-in-Council is cumbersome, time consuming, adds little value to decision making and impairs the efficient operation of LPCs.
- CPC provides little, if any, value to LPCs and presents a significant cost burden to LPCs.
- There have been too many studies and other projects and activities conducted by CPC which LPCs feel are unnecessary.
- CPC is preoccupied with the operation of LPCs as many CPC activities are related to monitoring, analysing, and reporting on LPC activities; CPC has assumed the role of a shepherd overseeing a flock of LPCs.

While there are many problems with the Canada Ports Corporation as an organization, the deteriorating relationship between CPC and LPCs is predominately a result of the flawed interpretation and implementation of the Act by the CPC organization. The expectations prior to the passage of the Act and the intentions of the Act were to provide a decentralized system of ports operating with a high degree of autonomy. This has not happened to the extent anticipated; and in fact, at times there appears to be too many similarities to the National Harbours Board regime which existed prior to 1982.

While there are difficulties with the implementation of the CPC Act up to the present time, there are many provisions in the Act which provide a sound basis for the governance of

Canadian ports. It is our view that these provisions should be retained in a new framework for port governance. Among the strengths of the CPC Act which should be retained are the following:

- The objective of the national port policy which provides a mandate for ports with respect to supporting Canada's international trade, efficiency, provision of a high degree of autonomy to LPCs and coordination with other modes of transport;
- The provisions for the making of by-laws for the direction, conduct and governance of port corporations;
- The creation of local port corporations and the requirement for financial self-sufficiency;
- The accountability to Parliament through the Minister of Transport;
- The requirement to submit an annual report to Parliament;
- The federal agency status of the port corporations which provides: an advantageous position with respect to income tax, ability to borrow from federal agencies with the government as guarantor, senior government status when dealing with other levels of government, one shareholder and clear accountability, profit is not an over-riding goal and other benefits.

The above is not a complete accounting of all of the strengths of the CPC Act. The point being made is though there have been flaws in the execution of the Act, there are many strengths which were crafted through careful consideration by previous legislators. The best provisions of the Act should be kept and the weakness in

substance and implementation should be corrected.

It is our understanding that the Harbour Commissions are also seeking reform of port administration. Their views may be similar to ours in that the problems of port administration in Canada are not so much a function of faulty legislation as they are with bureaucratic processes which impede efficient management and governance. Harbour Commissions, like CPC ports, are financially self-sufficient but impeded to some extent by legislation and to a greater degree by limitations on their authority and cumbersome approval processes. It is our belief that Harbour Commissions do not want to be subject to the CPC structure because they see it as being more difficult to deal with than their present situation. Even though there are important differences between the Harbour Commissions Act and the CPC Act, both groups of ports which are subject to these Acts agree on the mandate defined in the legislation, accountability to the Minister of Transport, and reforms which will increase the authority and operating efficiencies of the ports. This group of Canada's commercial ports would benefit from a new form of governance.

A NEW MODEL FOR PORT GOVERNANCE

Users of ports and port administrators in Canada are seeking changes and the federal government is intent on redefining its role in marine transportation. This is an opportune time to establish a new framework for port governance. It is recommended that the following principles should be embodied in a new governance model:

- The mandate for ports should be that which is defined in the port policy stated in both the CPC Act and the Harbour Commissions Act;

- A commercial discipline providing efficiency, effectiveness, and economy should be rigorously applied to the operation of ports;
- Commercial ports should be granted a high level of authority to manage their affairs;
- All overhead costs should be eliminated or reduced to the greatest extent possible to improve the competitiveness of commercial ports;
- Approval processes and related timing for Corporate Plans and Capital Budgets should be comparable to the private sector;
- Commercial ports should be subject to a policy which provides dividends to the shareholder;
- Access to and approval of financing for capital projects should be comparable to the private sector;
- Performance reporting to the Minister of Transport should be through an audit regime and annual reports, as well as on an exception basis at the discretion of the Minister;
- Boards of Directors and management of commercial ports should be held accountable for their performance.

TRANSITION PHASE

A transition phase is required to bring into effect a new model of governance. This is necessary in order to achieve a realignment of governance structures in a timely and orderly manner. The transition phase of port governance depicted in Appendix 5 includes the following features:

- A Port Secretariat (ex Canada Ports Corporation) is formed and given a new mission by the Minister of Transport. The mandate should remain the same as defined in the national ports policy in current legislation;
- The Port Secretariat should be the central desk for all ports in Canada on an interim basis;
- The new mission of the Port Secretariat is to: provide maximum autonomy to commercial ports, expedite the development of more commercial ports for those which can achieve financial self-sufficiency, and facilitate the divestiture and closure of all non-commercial ports with specific exceptions;
- The commercial ports, Local Port Corporations and Harbour Commissions, are to be given maximum autonomy as may be provided under existing legislation and Ministerial directive; and in general, these ports should continue to operate under their current statutes on an interim basis;
- Following delegation of maximum autonomy, the commercial ports should no longer report to the Port Secretariat. They should file Corporate Plans, Capital Budgets, Annual Reports, and such Audit Reports as the Minister may direct;
- The non-corporate ports of CPC, public ports currently administered by the Canadian Coast Guard, remote ports, and ferry terminals should comprise the non-commercial ports on an interim basis;
- During the transition period, federal appropriations for the public ports should be transferred from Transport Canada to the Port Secretariat for a given time period and specific level of funding;

- The Port Secretariat should expedite the creation of commercial ports from the non-commercial group where they satisfy financial self-sufficiency criteria.
- The remaining non-commercial ports should be classified into those which have a clearly defined federal role or responsibility, and those for which there is no requirement for on-going federal involvement. Ports where there is a federal role may be remote communities which depend on the port for resupply such as in Arctic communities and ferry terminals associated with a constitutional responsibility. The remainder of the ports should be subject to either divestiture to municipalities, and/or the private sector or to closure where there is no opportunity for divestiture;
- Implementation of the model through the transition phase will work toward bringing all commercial ports to a common basis for governance and a "level playing field", as well as removing excess ports from the federal port portfolio.

A NEW MODEL

The final phase of implementation of the proposed model of port governance is characterized by a significantly reduced federal presence and involvement in ports, a number of highly autonomous commercial ports and a limited number of ports where there is clearly defined federal responsibility. The proposed model is presented in Appendix 6 in which commercial ports form the core of the National Port System.

- The Port Secretariat should be reduced to a small administrative group which serves as a clearing house for Corporate Plans,

Capital Budget, Audit Reports, and fulfils a limited number of other responsibilities which the Minister may assign.

- The Canada Port Corporation Act and the Harbour Commissions Act should be harmonized to serve the best interests of the shareholder and the commercial ports, and to provide a common governance framework for the commercial ports.
- Issues such as appointments to Boards of Directors, municipal property taxes, and port policing should be resolved through as expeditious a process as possible.
- The ports at remote sites and ferry terminals for which there is a federal responsibility should be transferred, with their appropriations, to Transport Canada.

PILOTAGE SERVICES

Pilotage services in the Port of Saint John are provided by the Atlantic Pilotage authority. Local resources include six qualified Pilots, an administration officer, and a pilot boat. Pilotage is considered an important service which provides for the safe movement of vessels in the Port. Important local factors affecting safe vessel movement include high tides, strong currents, a significant volume of petroleum products and a broad range of ship sizes including Very Large Crude Carriers (VLCCs).

Overall there is a fairly high degree of satisfaction with the pilotage services in the port. However, there are a number of issues which have been identified:

- The Atlantic Pilotage Authority is not financially self-sufficient and requires federal government appropriations to cover

deficits. A statement of operations for the years 1989 - 1993 is provided in Appendix 7.

- The pilotage operations in the major ports of Saint John and Halifax have both lost money in recent years, but financial performance in Saint John has improved and self-sufficiency was achieved in 1993.
- The tariff approval process is cumbersome for the pilotage authority and the marine industry.
- The requirement that pilotage services are compulsory for all vessels moving in the port is considered excessive.
- Significant progress has been made in recent years in introducing new technology to assist vessel navigation such as electronic charting and Differential Global Positioning Systems.
- Ports are not treated equitably with respect to rate increases. Recently a decision was made to allow a reduction in a proposed increase in pilotage fees from seven percent to two percent at one major port while a seven percent increase was applied at the other port in spite of the fact that traffic at the latter port was expected to remain stable or increase in the next year.

Cost efficient pilotage service providing for the safe movement of vessels is essential to the competitive position of the port. It is important that the high standard of service and qualifications of pilots be maintained. Pilotage services should be provided in a fair and equitable manner to the shipping industry. The following proposals are recommended for reform of pilotage services:

- The Atlantic Pilotage Authority should be disbanded.
- The training and certification of pilots be performed by the Canadian Coast Guard in the same manner as currently exists for the examination of Ships Masters and Mates.
- The requirement for compulsory pilotage in the port be removed with the decision on pilot exemption for a vessel being made by the Harbour Master.
- Pilotage services should be provided by the private sector on a commercial basis employing Canadian Coast Guard certified pilots.

ST. LAWRENCE SEAWAY

The Canadian section of the St. Lawrence Seaway, operated by the St. Lawrence Seaway Authority (SLSA), a federal Crown Corporation is a significant national asset that contributes substantially to the Canadian economy, and in particular to the economies of those manufacturing regions bordering on the Great Lakes as well as the grain exporting regions of Canada's prairie provinces.

Since 1959, the Government of Canada has spent \$1.25 billion for the construction, interest costs, operating deficit appropriations and major rehabilitation programmes for the Seaway. It is our understanding that current toll revenues are approximately equal to the annual operating expenses and normal maintenance costs for the Seaway.

The Seaway is in need of substantial upgrading and major maintenance for which funding has not yet been identified. The process by which the SLSA increases its tariffs is cumbersome, and subject to negotiation and bureaucratic delay with its American seaway partner.

A recently completed study of the St. Lawrence Seaway presented a number of recommendations concerning the future of the Seaway and the SLSA. We offer the following comments with respect to the report recommendations:

- The SLSA should be financially self sufficient. In providing service to its customers, it should be freed from its cumbersome tariff review and approval process and allowed to set rates appropriate to its operating situation. Rate setting should recognize both operating and capital requirements.
- Provide SLSA adequate autonomy and a mandate for financial self-sufficiency. SLSA will then be in a position to respond to the commercial requirements of its customers and find the optimum mix of operating efficiencies and revenue adjustments to secure its future.
- We are opposed to the imposition of any general Ad Valorem tax on cargoes which would be earmarked for the support of the St. Lawrence Seaway, except on cargoes moving through the Seaway.

ICE-BREAKING SERVICES

In 1993-94 the Canadian Coast Guard spent \$73.1 million providing route assistance, ice-routing and information services, marine facility and port maintenance, and harbour breakout services in the Great Lakes, St. Lawrence and Newfoundland areas. A further \$31.6 million was spent in ice-breaking services in support of other government departments and the Eastern Arctic Sealift. This \$31.6 million includes \$5.9 million related to flood control activities

in the St. Lawrence River system, principally between Montreal and Quebec.

The \$73.1 million expenditure to provide ice-breaking services for commercial activities as well as harbour breakouts and ferry escorts has been provided free of charge for many years by the Canadian Coast Guard. This service has been based on a desire by the Government to ensure that marine access is available year round to international cargo, and that vessels from all nations are able to trade into Canada during winter months, without incurring substantial extra costs associated with ice-breaking or vessel preparation and chartering (ie: Ice-strengthened vessels).

It is our view that there are significant efficiencies which can be gained in the provision of ice-breaking services. The following comments are provided:

- Efficiencies can be found in the large capital requirements for ice-breaking vessels, which are maintained by Coast Guard, as well as: the manning procedures for those vessels, the provision of "on demand" route assistance of individual vessels, and the determination of appropriate lay-up versus active ice-breaking seasons for the purpose built vessels in the fleet.
- A more active scheduling of vessels in a convoy system for transit through the Gulf of St. Lawrence region and minimizing standing-by time while vessels conduct loading or repair activities at port facilities would serve to reduce the costs associated with providing route assistance to individual vessels. In addition, a more effective scheduling of marine harbour and fishery harbour breakouts with local organizations may also lead to improved efficiency.

- The provision of free ice-breaking services should be recognized as a subsidy to those vessels and shippers that benefit from the service.
- It should be determined whether the beneficiaries of free ice-breaking services have other viable transportation alternatives for the movement of people and goods. Only in situations such as remote communities which do not have accessible winter inland transportation should consideration be given to the continuance of free ice-breaking.
- As the government is intent on reducing its costs for the provision and operation of transportation services, it should consider ice-breaking in the same manner as other subsidies to shippers and carriers such as the WGTA and ARFAA/MFRA subsidies.

OTHER SERVICES (CANADIAN COAST GUARD)

Canadian Coast Guard operating and maintenance expenditure estimates for 1994 - 1995 amount to \$379 million exclusive of ice-breaking costs. Over sixty percent of this cost (\$229.9 million) is accounted for through the provision of marine navigation systems, otherwise known as Aids to Navigation. With developments in technological Aids to Navigation in recent years, particularly electronic charting, Differential Global Positioning System (DGPS), and the use of computers on-board deep sea vessels for direction finding, course navigation, and vessel location, the needs of commercial shipping for Aids to Navigation for both floating, fixed and seasonal navigational aids has significantly declined with respect to commercial shipping needs.

The Marine Advisory Board, an industry consultative group working with the Coast Guard, has been reviewing the number and location of fixed and floating aids with a view to

determining those which no longer provide an essential function for commercial shipping. While their report has not yet been completed, it has been estimated that the removal of up to eighty percent of the existing Aids to Navigation would not impair the safety or navigation of commercial vessels. We offer the following comments:

- Action should be taken to remove Aids to Navigation at a pace which is consistent with the implementation of the required technology on-board commercial carriers, and the provision of appropriate monitoring systems such as Automated Dependent Systems (ADS) carried on-board vessels whether as vessel equipment or boarded with pilots where appropriate.
- Commercial shipping operators are indicating that with the emergence of new technologies for vessel positioning and course navigation, the ongoing need for an elaborate Vessel Traffic Management Service in many regions of the country is no longer evident. A reduced VTS system combined with existing Coast Guard radio stations relaying essential information to commercial shipping and new technology vessel traffic support systems could provide adequate service at substantially reduced cost compared to the present system.

Respectfully Submitted,
Saint John Port Corporation
March 16, 1995.

SUMMARY OF RECOMMENDATIONS

1. A NEW MODEL FOR PORT GOVERNANCE

1.1. General Principles:

1. Mandate should be as defined in the port policy in Canada Ports Corporation Act and Harbour Commissions Act.
2. Commercial discipline providing efficiency, effectiveness and economy should be rigorously applied.
3. All overhead costs should be reduced to greatest extent possible to improve port competitiveness.
4. Corporate Plan and Capital Budget approval processes should be comparable to the private sector.
5. Commercial ports should pay a dividend to the federal government.
6. Access to financing for capital projects should be comparable to the private sector.
7. Performance reporting to the Minister of Transport should be through an annual report, audit regime and on an exception basis at the discretion of the Minister.

1.2. Transition Phase:

1. Form a Port Secretariat (ex Canada Ports Corporation) with a mission: to provide maximum autonomy to commercial ports, expedite the creation of more commercial ports and facilitate the divestiture and closure of all non-commercial ports.

2. The commercial ports - Local Port Corporations and Harbour Commissions, should be given maximum autonomy as provided under existing legislation.
3. The commercial ports should no longer report to the Port Secretariat but only file Corporate Plans, Capital Budgets, Annual Reports, and such audit reports as the Minister may direct.
4. The non-commercial ports should be comprised of: CPC non-corporate ports, public ports administered by Coast Guard, remote ports, and ferry terminals.
5. Federal appropriations for the public ports should be transferred from Transport Canada to the Port Secretariat for a specified time period.
6. The Port Secretariat should expedite the creation of commercial ports from the non-commercial port groups.
7. The remaining non-commercial ports should be classified into those for which there is a federal role such as in remote arctic communities and those for which there is no requirement for an on-going federal responsibility. The latter group should be subject to divestiture to municipalities and/or the private sector or to closure where there is no opportunity for divestiture.

1.3. The New Model

1. The Port Secretariat should be reduced to a small administrative group which serves as a clearing house for Corporate Plans, Capital Budgets, Audit Reports, and other activities which the Minister may assign.
2. The Canada Ports Corporation Act and the Harbour Commissions Act should be harmonized to provide a common governance framework for the commercial ports which form the core of the National Ports System.

3. Issues such as appointment to Boards of Directors, municipal property taxes, and policing should be resolved through an expeditious process.
4. Ports at remote sites, and ferry terminals for which there is a federal responsibility should be transferred to Transport Canada.

2. PILOTAGE SERVICES

1. The Atlantic Pilotage Authority should be disbanded.
2. The training and certification of pilots should be performed by the Canadian Coast Guard.
3. The requirement for compulsory pilotage in a port should be removed with the decision on pilot exemption for a vessel being made by the Harbour Master.
4. Pilotage services should be provided by the private sector on a commercial basis employing Coast Guard certified pilots.

3. ST. LAWRENCE SEAWAY

1. The St. Lawrence Seaway should be financially self-sufficient. Tariffs should recognize operating and capital requirements and the tariff approval process should be overhauled.
2. The St. Lawrence Seaway should be provided with adequate autonomy to respond to the commercial requirements of its customers and thereby find the optimum mix of operating efficiencies and revenue adjustments to secure its future.
3. The Saint John Port Corporation is opposed to any general Ad Valorem tax on cargoes which would be earmarked for the support of the St. Lawrence Seaway, except on cargoes moving through the Seaway.

4. ICE-BREAKING SERVICES

1. Efficiencies should be found in the large capital requirements for ice-breaking vessels, which are maintained by Coast Guard, as well as: the manning procedures for those vessels, the provision of "on demand" route assistance of individual vessels, and the determination of appropriate lay-up versus active ice-breaking seasons for the purpose built vessels in the fleet.
2. A more active scheduling of vessels in a convoy system for transit through the Gulf of St. Lawrence region and minimizing standing-by time while vessels conduct loading or repair activities at port facilities would serve to reduce the costs associated with providing route assistance to individual vessels. In addition, a more effective scheduling of marine harbour and fishery harbour breakouts with local organizations could also lead to improved efficiency.
3. The provision of free ice-breaking services should be recognized as a subsidy to those vessels and shippers that benefit from the service.
4. It should be determined whether the beneficiaries of free ice-breaking services have other viable transportation alternatives for the movement of people and goods. Only in situations such as remote communities which do not have accessible winter inland transportation should consideration be given to the continuance of free ice-breaking.
5. As the government is intent on reducing its costs for the provision and operation of transportation services, it should consider ice-breaking in the same manner as other subsidies to shippers and carriers such as the WGTA and ARFAA/MFRA subsidies.

5. OTHER CANADIAN COAST GUARD SERVICES

1. Action should be taken to remove Aids to Navigation at a pace which is consistent with the implementation of the required technology on-board commercial carriers, and the provision of appropriate monitoring systems such as Automated Dependent Systems (ADS) carried on-board vessels whether as vessel equipment or boarded with pilots where appropriate.
2. Commercial shipping operators are indicating that with the emergence of new technologies for vessel positioning and course navigation, the ongoing need for an elaborate Vessel Traffic Management Service in many regions of the country is no longer evident. A reduced VTS system combined with existing Coast Guard radio stations relaying essential information to commercial shipping and new technology vessel traffic support systems could provide adequate service at substantially reduced cost compared to the present system.

ANNEXES

Annex 1

SAINT JOHN PORT CORPORATION
TRAFFIC VOLUMES BY COMMODITY
FOR THE YEARS 1980-1994

('000 MT)

COMMODITY	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
SUPPLY FACILITIES															
PETROLEUM	742	559	299	264	655	402	309	280	293	312	291	277	216	305	353
POTASH	55	0	0	0	98	280	1,002	1,258	1,575	1,336	1,524	1,563	1,511	1,316	1,614
FOREST PRODUCTS	853	801	586	568	577	458	634	638	719	888	740	789	847	726	639
SALT	102	74	0	207	204	226	203	173	188	140	171	171	187	233	235
CONTAINERS	964	904	987	914	946	809	546	211	134	131	118	110	109	231	193
GRAIN	447	332	403	312	351	196	298	215	239	83	0	0	0	0	0
OTHER CARGO	502	554	270	226	202	158	80	96	63	42	190	7	26	45	18
SUBTOTAL	3,665	3,224	2,545	2,491	3,033	2,529	3,072	2,871	3,211	2,932	3,034	2,917	2,896	2,856	3,052
PRIVATE FACILITIES															
PETROLEUM	12,162	10,073	5,975	5,340	4,983	5,627	8,748	9,691	11,110	11,304	11,502	13,835	12,663	16,276	17,603
SUGAR	250	243	273	275	267	197	233	275	216	246	257	215	264	252	287
OTHER	204	200	180	241	326	310	282	205	366	219	197	127	109	186	204
SUBTOTAL	12,616	10,516	6,428	5,856	5,576	6,134	9,263	10,172	11,692	11,769	11,956	14,177	13,036	16,714	18,093
TOTAL PORT	16,281	13,740	8,973	8,347	8,609	8,663	12,335	13,043	14,903	14,701	14,990	17,094	15,932	19,570	21,145

Annex 2

SAINT JOHN PORT CORPORATION
SUMMARY OF OPERATIONS
FOR THE YEARS 1980-1994

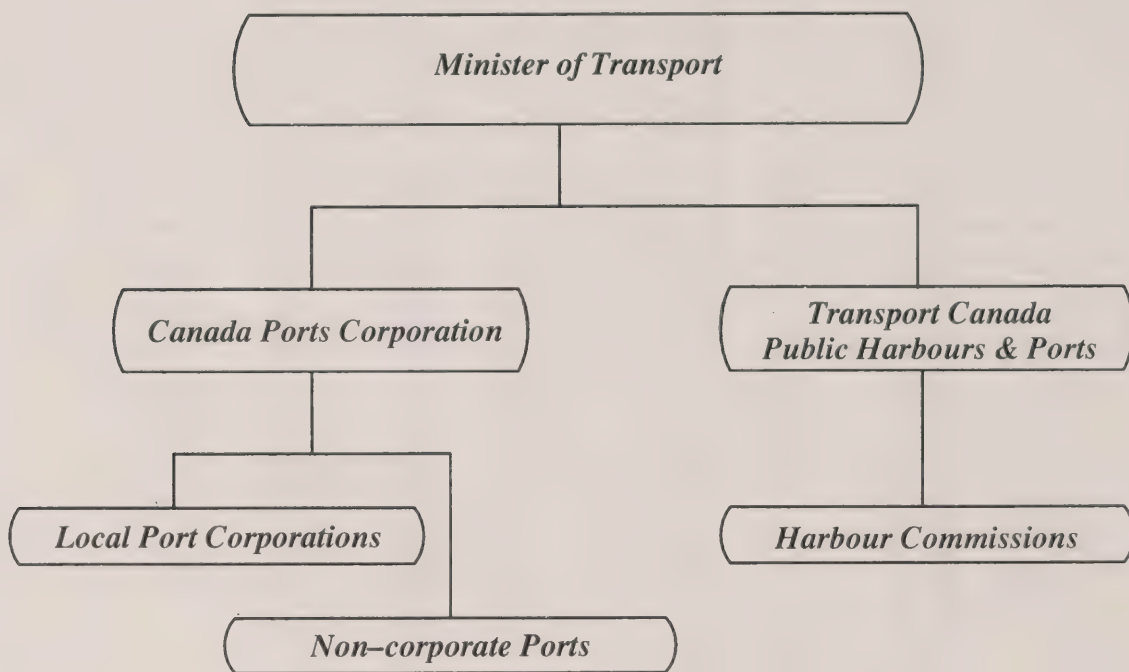
(\$'000'S)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
OPERATING REVENUE	8,339	10,041	9,786	10,611	12,254	11,253	11,562	10,149	11,643	11,375	11,882	11,312	11,459	11,585	12,184
OPERATING EXPENSES	6,875	8,571	9,855	10,215	9,968	10,278	10,505	9,800	8,047	10,288	11,704	10,697	10,228	11,398	10,196
OPERATING INCOME	1,464	1,470	(69)	396	2,286	975	1,057	349	3,596	1,087	178	615	1,230	187	1,988
INVESTMENT INCOME	860	1,595	1,133	836	1,235	1,609	1,268	702	859	1,501	1,668	1,102	535	383	305
INTEREST INCOME	3,354	905	1,529	2,754	3,277	3,588	3,314	2,414	2,363	2,363	1,590	1,607	1,605	2,271	2,125
NET INCOME / (LOSS) BEFORE EXTRA ITEM	(1,030)	2,160	(465)	(1,522)	244	(1,004)	(989)	(1,363)	2,092	225	256	110	160	(1,701)	168
EXTRAORDINARY ITEM															
NET INCOME / (LOSS)	(1,030)	2,160	(465)	(13,322)	244	(1,004)	(989)	(1,363)	2,092	225	256	110	160	(1,701)	20,552
CAPITAL EXPENDITURES	14,102	6,148	14,968	5,913	3,895	1,811	1,710	1,041	785	1,156	1,550	9,123	3,277	2,723	803
WORKING CAPITAL	6,791	5,123	304	3,039	7,466	10,031	4,625	4,327	10,288	12,185	10,082	3,851	4,215	911	1,890

Annex 3

Current Governance of Canadian Ports

Presented to the Standing Committee on Transport



Comparison of Current Port Governance

Presented to the Standing Committee on Transport

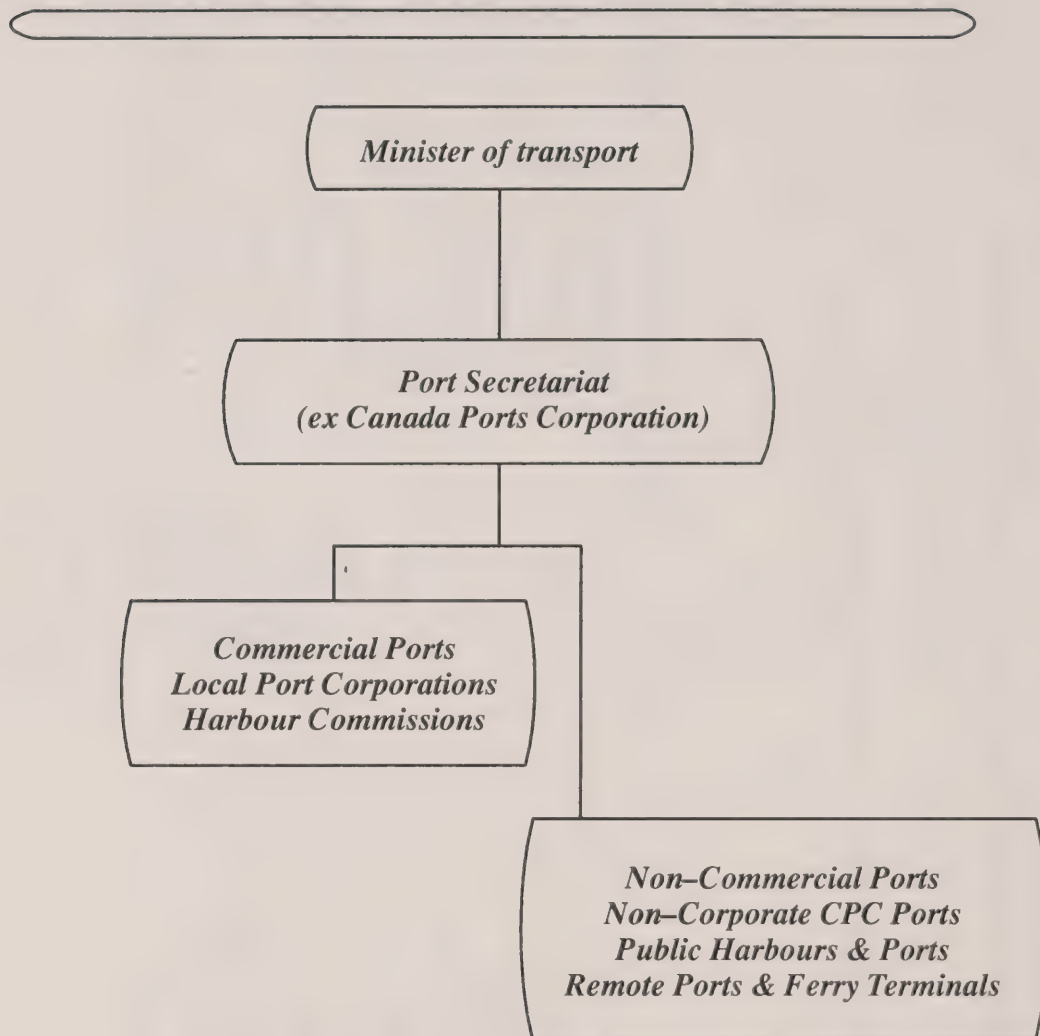
	CPC Ports	Harbour Commissions	Public Ports
Corporate Plans	GIC Approval	Not applicable	Govt Dept
Approvals	Cumbersome	Major exceptions	Govt Dept
Property Taxes	Grants-in-Lieu	Not applicable	Paid by DPW
Head Office Costs	Substantial	Not applicable	Not applicable
CPC Police	Applies	Not applicable	Not applicable
Dividends	Applies	Not applicable	Not applicable
Financing	Fed Loans	Not applicable	Not applicable
Property Transactions	Restricted	In 5 yr Plan	Govt Dept
Board of Directors	Federal	Fed / Mun	Not applicable
Federal Agent	Applies	Not applicable	Not applicable

Annex 4



Annex 5

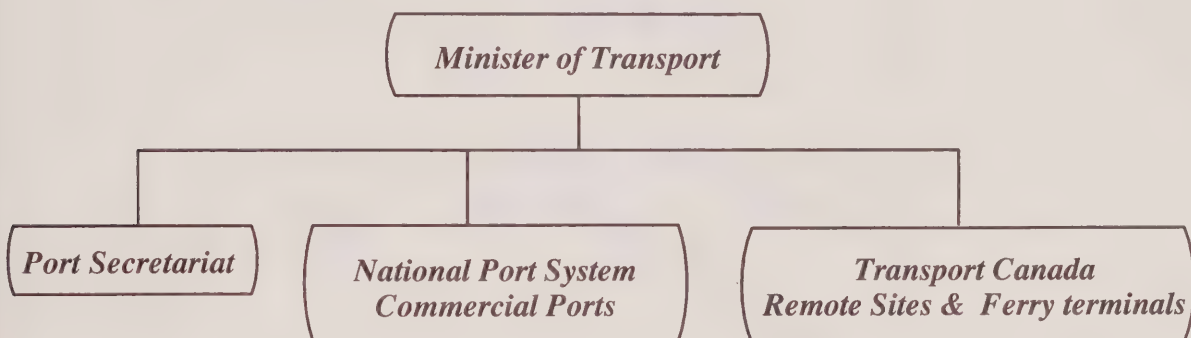
Proposed Governance of Canadian Ports (Transition Phase)



Annex 6

Proposed Governance of Canadian Ports (A New Model)

Presented to the Standing Committee on Transport



Atlantic Pilotage Authority

Financial Results for 1990 — 1993 (000s \$)

APA	1993	1992	1991	1990
Revenue	6,870	6,463	7,449	7,213
Expenses	7,722	7,975	8,008	7,593
Operating income	(852)	(1,512)	(559)	(380)
Other income	44	46	41	46
Net income	(809)	(1,466)	(518)	(333)
SAINT JOHN				
Revenue	1,326	1,106	1,164	1,015
Expenses	1,317	1,248	1,221	1,133
Operating income	9	(142)	(57)	(118)
Other income	44	46	41	46
Net income	53	(96)	(16)	(72)

Annex 7



APPENDICE «PORT-1»

Mémoire de la

SOCIÉTÉ DU PORT DE SAINT JOHN

présente au

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Par

Kenneth R. Krauter
Président et
Directeur Général

le 16 mars 1995
à Saint John, Nouveau-Brunswick

ALLOCUTION D'OUVERTURE

M. le président et membres du comité permanent, je tiens à vous souhaiter la bienvenue à Saint John, Nouveau-Brunswick, et à vous remercier au nom de la Société du port de Saint John de cette occasion de vous présenter notre mémoire.

Nous félicitons le ministre des Transports de procéder à l'examen complet de la politique en transport maritime, et nous sommes heureux de pouvoir, par le biais d'audiences du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, exprimer notre opinion et contribuer à la réforme de la politique maritime.

M. le président, nous savons que le comité tient des audiences depuis plusieurs semaines et qu'il a reçu plusieurs mémoires et entendu les témoignages de nombre d'organismes. Nous tenterons de ne pas vous donner d'informations déjà reçues d'autres organismes et nous nous attacherons à vous fournir des commentaires constructifs sur les dossiers de la politique maritime, qui font l'objet de votre mandat. Nous vous présenterons notamment des recommandations visant un nouveau modèle de régie pour les ports canadiens. Nous aimerions toutefois commencer par vous donner un bref aperçu de la Société du port de Saint John.

LA SOCIÉTÉ DU PORT DE SAINT JOHN

La Société du port de Saint John est une société d'État fédérale, constituée le 31 décembre 1986 en vertu de la *Loi sur la Société canadienne des ports*. La Société est, dans le cadre de ses attributions, mandataire de Sa Majesté du chef du Canada, et elle apparaît à l'Annexe III, de la Partie II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

La Société du port de Saint John est chargée de gérer et d'administrer le port de Saint John.

Celui-ci comporte toute une gamme d'installations de manutention de marchandises en vrac solide et liquide, de conteneurs et de marchandises diverses. Les actifs de la Société représentent une valeur comptable d'environ 64 millions de dollars et la Société compte sept terminaux maritimes en eau profonde, environ 5 000 mètres de postes d'amarrage, 120 hectares de terrains et 230 kilomètres carrés de territoire portuaire.

Le mandat de la Société du port de Saint John, tel que défini dans la politique portuaire nationale de la *Loi sur la Société canadienne des ports*, vise essentiellement à contribuer à la réalisation des objectifs du Canada en matière de commerce extérieur. Pour donner une orientation à la Société, le conseil d'administration a adopté un énoncé de mission qui se lit comme suit : «Être un organisme de service autonome qui vise à maximiser les avantages économiques et sociaux du commerce maritime et des actifs de la Société».

La croissance et le développement du port sont fonction non seulement de ses infrastructures mais aussi de son aptitude à desservir les marchés commerciaux internationaux. Le port offre des services aux importateurs et exportateurs des Provinces maritimes, de l'Ontario, du Québec et des états de la Nouvelle-Angleterre. Les marchés internationaux du Royaume-Uni, de l'Europe du Nord, de la Méditerranée, des Antilles, de l'Amérique centrale, de l'Afrique du Sud, de l'Asie du Sud-Est et de l'Extrême-Orient sont desservis par le biais des lignes maritimes qui font escale au port de Saint John.

Le port de Saint John est l'un des plus importants ports au Canada. Il a manutentionné un volume record de 21 145 000 tonnes en 1994 et est le deuxième en importance au pays en ce qui

a trait au débit. Plusieurs records de trafic ont été atteints en 1994 :

- Les expéditions de pétrole ont augmenté de 8 % pour atteindre 17 950 000 tonnes.
- Le trafic de la potasse a connu une hausse de 23 % pour atteindre un record de 1 613 000 tonnes.
- Les expéditions de sucre et de sel ont battu les records précédents et se chiffraient respectivement à 287 000 tonnes et 235 000 tonnes.
- Le trafic des croisières a atteint un niveau sans précédent, avec 23 600 passagers.

Le trafic a connu d'autres développements qui soulignent l'importance du port de Saint John en tant qu'important centre maritime satisfaisant aux besoins commerciaux du Nouveau-Brunswick et de l'Est canadien.

- Le trafic conteneurs a atteint son plus haut niveau depuis 1987: 192 000 tonnes.
- Quelque 699 000 tonnes de produits forestiers ont été expédiées depuis le port, ce qui souligne son importance en tant que principal centre de chargement de produits forestiers, non seulement dans l'Est canadien mais aussi sur la côte atlantique.
- Des services de transport maritime se sont ajoutés, en 1994, couvrant l'Europe, l'Amérique centrale, le Moyen-Orient et l'Asie du Sud-Est.
- D'autres trafics ayant transité par le port en 1994, dont les colis lourds, le fret militaire et les marchandises de projets témoignent de sa diversité.

L'Annexe 1 contient un résumé des volumes de trafics manutentionnés de 1980 à 1994.

Depuis le 31 décembre 1986, date de notre constitution en société, nous avons adopté des principes commerciaux en vue de gérer notre organisme. Notre but consistait à nous acquitter du mandat conféré par la *Loi sur la Société canadienne des ports* et de mettre en application l'énoncé de mission établi par le Conseil d'administration. Voici certaines de nos réalisations:

- Rentabilité atteinte après plusieurs années de pertes annuelles considérables. En 1994, notre bénéfice net était supérieur à celui de toute autre société portuaire locale analogue.
- Mise sur pied d'un programme pluriannuel de réaménagement des installations, au coût de 32 millions de dollars afin d'offrir de meilleures installations à notre clientèle actuelle et d'attirer de nouveaux clients au port.
- Compressions d'effectifs (50 %) et rationalisation des mécanismes et procédures internes.
- Règlement de dossiers immobiliers en suspens depuis plusieurs années, incluant le règlement des échanges de propriétés concernant le pont du havre de Saint John, non résolu depuis vingt-cinq ans.
- Mise en oeuvre d'un programme de marketing dynamique et expansion des activités de croisière à Saint John.
- Création de comités de consultation composés de représentants d'organismes portuaires, de syndicats et des gouvernements.

- Lors d'un examen spécial, obtention d'une opinion inconditionnelle d'un cabinet national d'experts-comptables.

Ces réalisations ont été possibles malgré de nombreux défis, à savoir:

- La dette fédérale de la Société, au montant de 20,5 millions \$, portant intérêt entre 11 % et 12,4 %. Nous avons réduit le montant du capital en effectuant des versements de 2,5 millions \$, mais nous continuons à verser des intérêts annuels de 2,1 millions \$.
- La dette au gouvernement de la Province du Nouveau-Brunswick se chiffre à 19,7 millions \$.
- La perte de lignes de conteneurs japonaises, en 1986 et en 1987, a fait chuter les revenus portuaires.
- L'annulation des subventions au tarif de l'Est a entraîné la fin du trafic céréalier au port, la perte d'une importante source de revenu et des coûts considérables associés à l'expiration d'un contrat d'exploitation, ainsi que la démolition d'un élévateur à grain.
- Un paiement comptant spécial, de 5,9 millions \$, a été versé au gouvernement fédéral.
- Les frais généraux considérables encourus en 1994 se répartissaient comme suit:

Coûts du bureau national	-	813 000 \$
Subventions tenant lieu de taxes	-	606 000 \$
Services policiers	-	825 000 \$
Intérêts débiteurs	-	2 125 000 \$
Amortissement	-	1 590 000 \$

Ces coûts totalisent 5 959 000 \$ et représentent 50 % des dépenses d'exploitation. Si l'on y ajoute les coûts d'entretien et de dragage des postes à quai, soit 1 920 000 \$, ils constituent alors 70 % des dépenses d'exploitation.

L'Annexe 2 contient un résumé du rendement financier du port de 1980 à 1994.

Depuis notre constitution en société, il y a huit ans, nous avons affronté toutes sortes de difficultés, et grâce à l'étroite collaboration entre le conseil d'administration composé de représentants locaux et la direction du port, nous avons accompli beaucoup et ajouté à la valeur du port pour l'actionnaire, le gouvernement fédéral. Nous sommes continuellement aux prises avec les défis qu'entraîne l'évolution du marché mondial, et je crois que nous avons prouvé que nous sommes en mesure de relever ces défis et de nous acquitter de notre mandat : contribuer à la réalisation des objectifs du Canada en matière de commerce extérieur. Cependant, le système encombrant et inéquitable de régie portuaire au Canada nuit, dans une grande mesure, à notre compétitivité.

POLITIQUE MARITIME ET PRESSIONS EN VUE DE CHANGEMENTS

Depuis nombre d'années, des pressions croissantes sont exercées en vue de changer le secteur maritime canadien et l'administration portuaire. Le fait que ces démarches coïncident avec l'examen de la politique maritime du gouvernement fédéral offre une occasion unique de procéder à d'importantes réformes.

Voici certains des dossiers qu'il y a lieu d'examiner :

- La surcapacité dans les ports canadiens et la sous-utilisation des infrastructures.

- Dans bien des cas, le gouvernement fédéral, en tant qu'actionnaire des ports, concurrence avec lui-même.
- Le niveau de délégation de pouvoirs des ports est inadéquat, ce qui nuit à la prise de décisions opportunes.
- Les processus d'approbation sont lourds et apportent peu à la prise de décision.
- Les règles du jeu sont inévitables entre les administrations portuaires canadiennes, et les responsabilités et les pouvoirs manquent de cohérence.
- Pour plusieurs ports, le rendement du capital investi s'avère inadéquat.
- La concurrence des ports américains devient plus vive et il est de plus en plus difficile pour les ports canadiens d'y faire face.

Le Canada a besoin d'une politique maritime clairement définie qui servira de pierre angulaire à son économie et appuiera la croissance et le développement de son commerce extérieur. Outre la fourniture d'une réponse claire aux enjeux énoncés plus haut, la politique maritime devrait englober les objectifs suivants:

- la définition du rôle du gouvernement fédéral face aux ports;
- la mise sur pied d'un cadre équitable pour la régie des ports commerciaux;
- l'élimination de la capacité portuaire excessive;
- l'élimination des coûts d'exploitation portuaire inutiles.

L'Annexe 3 explique les relations actuelles applicables à la régie des ports canadiens. Comme le démontre le tableau, sept sociétés portuaires locales et huit ports non constitués sont régis par la *Loi sur la Société canadienne des ports*. Les commissions portuaires comptent neuf ports, et 522 ports font partie de la Direction des ports et havres de Transports Canada. Seulement 139 ports de ce dernier groupe ont manutentionné des marchandises au cours des cinq dernières années.

Le cadre de régie portuaire compte de nombreuses incohérences, mais l'on retrouve un élément commun prépondérant : ce sont tous des ports fédéraux qui relèvent du Ministre des Transports. Comme l'explique l'Annexe 4, il existe plusieurs différences entre la régie des ports de la Société canadienne des ports, celle des commissions portuaires et celle des ports publics. On ne peut parler d'un réseau, car l'on entendrait par là «un groupe d'éléments interagissant régulièrement ou interdépendants, qui forme un ensemble unifié» (définition du Webster). Il s'est formé, au fil des ans, un ensemble non coordonné d'entités fédérales qui tentent toutes d'atteindre des objectifs semblables en fonction de règlements différents. Grâce à leur détermination et à une bonne gestion, certains ports veillent très bien aux intérêts de l'actionnaire et de l'État, alors que d'autres devraient être transférés ou fermés. Dans l'ensemble, il faudrait établir un nouveau cadre de régie portuaire.

FACTEURS ENTOURANT UN NOUVEAU MODÈLE DE RÉGIE

L'élaboration d'un nouveau modèle de régie concernant les ports canadiens devrait s'appuyer sur les forces de la régie actuelle, tout en surmontant les faiblesses existantes. De plus,

elle devrait tenir compte des questions et des objectifs politiques discutés plus tôt dans ce document.

La *Loi sur la Société canadienne des ports* (Projet de loi C-92), sanctionnée le 4 août 1992, devait redéfinir les rôles et les responsabilités d'une organisation portuaire autonome centralisée à Ottawa pour en arriver à un réseau portuaire canadien décentralisé. En effet, le Projet de loi permettait de mettre en oeuvre un changement de pouvoir important. Toutefois, l'adoption du Projet de loi C-92 n'a pas mis fin aux controverses entourant la question de l'administration portuaire. Au moment où la Société canadienne des ports (SCP) et les sociétés portuaires locales (SPL) étaient en voie de s'adapter à la *Loi sur la SCP*, une autre loi importante fut adoptée, le Projet de loi C-24. Ce dernier modifiait la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP) concernant les sociétés d'État et autres lois s'y rattachant. Parmi les modifications significatives apportées, le Projet de loi C-92 accordait aux SPL le statut de «société mère». Grâce à ce dernier, on s'attendait à une plus grande délégation de pouvoirs et à une autonomie accrue.

La structure de la SCP et des SPL peut plonger parfois dans la perplexité, puisqu'il n'existe aucun autre organisme de ce genre dans le secteur public ou privé. Certains estiment que la SCP ressemble quelque peu à une société mère et les SPL à des filiales. Peu importe la manière dont la structure est interprétée, il existe une certaine frustration face à son fonctionnement et, plus d'une décennie après l'entrée en vigueur de la *Loi sur la SCP*, les questions des rôles, des responsabilités et de la délégation de pouvoirs ne semblent pas être résolues. Il est clair que le Parlement n'a pas l'intention de créer une situation où la SCP et

les SPL seraient continuellement en conflit face à ces questions.

Il semble qu'en adoptant la *Loi sur la SCP*, le Parlement a voulu que celle-ci ait pour objectif la croissance d'un réseau portuaire national, jouissant d'une grande autonomie, de sorte que la SCP favoriserait l'indépendance des SPL, sans pour autant gêner leurs activités. La SCP aurait dû consacrer ses énergies au macro-rôle des ports et de leur contribution au bien-être du pays, plutôt que d'agir en tant qu'organisme contrôlant les activités des SPL.

Depuis l'adoption de la *Loi sur la SCP* et la création des SPL, les frustrations se sont accrues au sein des SPL. Voici quelques-unes des préoccupations de ces dernières :

- Le niveau restreint de délégation de pouvoirs des SPL, qui limite leur capacité à réagir à l'évolution des conditions commerciales et de marchés.
- Le processus d'approbation à étapes multiples, comprenant les Conseils d'administration de la SPL et de la SCP, Transports Canada, le Conseil du Trésor et le Gouverneur en conseil est encombrant, lent, ajoute peu de valeur aux prises de décisions et nuit même à l'efficacité des activités des SPL.
- La SCP n'apporte pour ainsi dire rien aux SPL et représente pour elles un fardeau financier important.
- La SCP a effectué trop d'études et autres projets/activités perçus comme étant inutiles par les SPL.

- La SCP se préoccupe des activités des SPL puisqu'elle surveille, analyse et prépare des rapports portant sur celles-ci; la SCP est comparable à un berger qui surveille un troupeau de SPL.

Bien qu'il y ait beaucoup de problèmes concernant la Société canadienne des ports à titre d'organisme, les relations entre les SPL et la SCP se sont détériorées principalement à cause des mauvaises interprétation et mise en oeuvre de la Loi par la SCP elle-même. Les attentes avant l'adoption de la Loi et les objectifs de celle-ci étaient de favoriser un réseau portuaire décentralisé ayant une très grande autonomie. Ceci ne s'est pas réalisé au degré escompté. En réalité, le régime actuel ressemble trop à celui du Conseil des ports nationaux d'avant 1982.

Bien qu'il y ait eu des difficultés concernant la mise en oeuvre de la *Loi sur la SCP* jusqu'à présent, elle contient bon nombre de dispositions qui favorisent le fondement d'une saine régie des ports canadiens. Nous sommes d'avis que ces dispositions devraient faire partie de la nouvelle structure portuaire. Voici une liste des points forts de la *Loi sur la SCP*, qui devraient demeurer tels quels :

- L'objectif de la politique portuaire nationale, conférant au port le mandat de favoriser le commerce extérieur du Canada, l'efficacité, une très grande autonomie pour les SPL et la coordination par rapport aux autres modes de transports;
- Le pouvoir d'adopter des règlements portant sur la gestion, le contrôle et la régie des sociétés portuaires;

- La création de sociétés portuaires locales et l'obligation de satisfaire aux exigences de l'autosuffisance financière;
- L'obligation de rendre compte au Parlement par le biais du Ministre des Transports;
- L'obligation de soumettre un rapport annuel au Parlement;
- Le statut d'organisme fédéral des sociétés portuaires stipulant une position avantageuse concernant l'impôt, la possibilité d'emprunter d'organismes fédéraux, le gouvernement se portant garant des emprunts, le statut élevé lors de pourparlers avec d'autres paliers du gouvernement, un seul actionnaire et un cadre de responsabilités clair, le profit n'étant pas le but premier, et autres avantages encore.

La liste qui précède, énumérant les points forts de la *Loi sur la SCP*, n'est pas exhaustive. Bien qu'il existe un nombre de points faibles concernant la mise en oeuvre de la Loi, elle contient en revanche plusieurs atouts élaborés par les législateurs précédents à la suite d'un examen approfondi. Les dispositions de la Loi les plus favorables devraient être conservées; il faudrait par contre, corriger ses faiblesses et sa mise en oeuvre.

Nous croyons comprendre que l'administration des commissions portuaires nécessite également une réforme. Leur position ressemble à la nôtre, c'est-à-dire que les problèmes inhérents à l'administration portuaire au Canada ne sont pas causés par une législation boiteuse tant que par des procédures bureaucratiques qui nuisent à l'efficacité de la gestion et la régie. À

l'instar des ports de la SCP, les commissions portuaires sont financièrement autonomes, mais quelque peu gênées par une législation et, dans une plus grande mesure, par leur délégation de pouvoirs limitée et par des procédures d'approbation encombrantes. Nous croyons également que les commissions portuaires ne veulent pas se soumettre à la structure de la SCP, car elles la perçoivent comme étant encore plus difficile que leur situation actuelle. Bien qu'il existe d'importantes différences entre la *Loi sur les commissions portuaires* et la *Loi sur la SCP*, les deux administrations portuaires assujetties à ces lois s'accordent sur le mandat qui leur est conféré, sur leur responsabilité respective vis-à-vis le Ministre des Transports et sur les réformes qui viendraient augmenter leur délégation de pouvoirs et leur efficacité. Un nouveau modèle de régie serait avantageux pour ces ports commerciaux canadiens.

UNE NOUVELLE RÉGIE PORTUAIRE

Les usagers et les administrateurs des ports canadiens demandent une réforme et le gouvernement fédéral cherche à redéfinir son rôle au sein du secteur du transport maritime. Voici un moment opportun pour établir un nouveau modèle de régie portuaire. Il est recommandé de tenir compte des principes suivants :

- Le mandat des ports devrait demeurer le même que celui contenu dans la politique portuaire en vertu de la *Loi sur la SCP* et de la *Loi sur les commissions portuaires*.
- Les activités des ports devraient faire l'objet d'une discipline commerciale favorisant l'efficacité et l'efficacité, ainsi que d'un contrôle rigoureux des dépenses.

- Les ports commerciaux devraient se voir accorder une grande autonomie dans la gestion de leurs activités.
- Tous les frais généraux devraient être éliminés ou réduits le plus possible afin d'améliorer la compétitivité des ports commerciaux.
- Les procédures et les délais d'approbation relativement aux plans d'entreprise et aux budgets d'investissements devraient être comparables à ceux qui existent dans le secteur privé.
- Les ports commerciaux devraient être assujettis à une politique qui exigerait le paiement de dividendes à l'actionnaire.
- Les possibilités ainsi que les procédures d'approbation de financement se rapportant aux projets d'immobilisations devraient être comparables à ceux du secteur privé.
- Le rapport de rendement au Ministre des Transports devrait se faire par le biais d'un mécanisme de vérification et de rapports annuels, ainsi que dans les cas exceptionnels, à la discrétion du Ministre.
- Les Conseils d'administration et la direction des ports commerciaux devraient être tenus responsables de leur rendement.

PÉRIODE DE TRANSITION

Une période de transition sera requise pour permettre l'entrée en vigueur de la nouvelle forme de régie en vue d'assurer le remaniement

de la structure actuelle en temps opportun et de façon méthodique. Les caractéristiques suivantes font partie de cette phase, qui est décrite à l'Annexe 5:

- Un Secrétariat portuaire (anciennement la Société canadienne des ports) est créé et reçoit une nouvelle mission du Ministre des Transports. Le mandat devrait demeurer le même que celui contenu dans la politique portuaire nationale, en vertu des lois actuelles.
- Le Secrétariat portuaire devrait, de façon intérimaire, assumer le rôle de bureau central pour tous les ports canadiens.
- La nouvelle mission du Secrétariat serait de favoriser une autonomie maximale des ports commerciaux, d'accélérer l'établissement de nouveaux ports commerciaux parmi ceux qui pourront réaliser une autonomie financière et de faciliter le transfert de responsabilité ou la fermeture de tous les ports non commerciaux, sauf dans certains cas.
- Les ports commerciaux, les sociétés portuaires locales et les commissions portuaires se verront accorder une autonomie maximale dans les limites du possible en vertu la législation actuelle et selon une directive ministérielle; et en général, ces ports poursuivront leurs activités, de façon intérimaire, en vertu des lois existantes.
- Vu leur autonomie maximale, les ports commerciaux ne seraient plus tenus de rendre compte au Secrétariat portuaire. Ils présenteraient leurs plans d'entreprise, budgets d'investissements, rapports annuels

et divers rapports vérifiés à la demande du Ministre.

- Les ports non constitués en sociétés de la SCP, les ports publics administrés présentement par la Garde côtière canadienne, les ports éloignés et les gares maritimes devraient faire partie des ports non commerciaux, de façon intérimaire.
- Au cours de la période de transition, les crédits fédéraux des ports publics devraient passer de Transports Canada au Secrétariat portuaire, et ce, pendant un temps déterminé et pour un montant spécifique.
- Le Secrétariat portuaire devrait accélérer la création de ports commerciaux parmi ceux qui ne le sont pas, à condition qu'ils puissent satisfaire au critère d'autonomie financière.
- Les autres ports non commerciaux devraient être regroupés comme suit: ceux qui ont un rôle, ou une responsabilité fédéral bien défini et ceux qui ne requièrent plus la participation du gouvernement fédéral de façon continue. Les ports qui exigeront un rôle de la part du gouvernement seront en toute probabilité situés dans des endroits éloignés qui dépendent d'eux pour s'approvisionner, telles que les régions de l'Arctique et les gares maritimes relevant du gouvernement fédéral, en vertu d'une responsabilité constitutionnelle. La responsabilité des autres ports pourra être transférée aux municipalités, et/ou au secteur privé ou encore les installations seront fermées s'il n'y a pas d'autres possibilités.

- La mise en oeuvre du nouveau modèle se fera pendant une période de transition et favorisera la gestion de tous les ports commerciaux en fonction d'une seule régie et de règles de jeu équitables, ainsi que l'élimination de ports excédentaires de la responsabilité fédérale.

UN NOUVEAU MODÈLE

Les principaux éléments qui caractérisent la dernière phase de la mise en oeuvre du modèle proposé pour une nouvelle régie portuaire sont : une présence du gouvernement réduite de façon significative; un nombre de ports commerciaux jouissant d'une très grande autonomie et un nombre limité de ports situés en des endroits éloignés qui relèvent du fédéral. On trouve à l'Annexe 6 le modèle proposé où les ports commerciaux forment le noyau du réseau portuaire national.

- Les effectifs du Secrétariat portuaire seront réduits à un petit groupe administratif, qui servirait de bureau central pour les plans d'entreprise, les budgets d'investissements, les rapports vérifiés et aurait aussi un nombre limité d'autres responsabilités venant directement du Ministre.
- La *Loi sur la Société canadienne des ports* et la *Loi sur les Commissions portuaires* devraient s'accorder dans l'intérêt de l'actionnaire et des ports commerciaux, ainsi que fournir une structure de régie commune à ces derniers.
- Les questions de nominations d'administrateurs, de taxes immobilières versées aux municipalités et des services de

protection des ports devraient être résolues rapidement.

- Les responsabilités des ports situés en des endroits éloignés et des gares maritimes qui relèvent du gouvernement fédéral, ainsi que leurs crédits, devraient être transférés à Transports Canada.

SERVICES DE PILOTAGE

L'Administration de pilotage de l'Atlantique fournit les services de pilotage au port de Saint John, qui compte six pilotes brevetés, un agent d'administration et un bateau-pilote. Ces services sont considérés comme étant essentiels, puisqu'ils assurent la navigation sécuritaire des navires à l'intérieur du port. Nombre de facteurs locaux importants influent sur la sécurité de la navigation: les marées hautes, les courants forts, les volumes importants de produits pétroliers ainsi qu'une vaste gamme de navires de tailles variées, dont les superpétroliers.

Généralement, on est assez satisfait des services de pilotage fournis au port. Toutefois, les points suivants ont été soulevés:

- L'Administration de pilotage de l'Atlantique n'est pas financièrement autonome et, pour remédier à sa situation déficitaire, elle doit recourir aux crédits du gouvernement fédéral. On trouve à l'Annexe 7 un état de l'exploitation de 1989 à 1993.
- Au cours des dernières années, les activités de pilotage aux ports de Saint John et d'Halifax ont enregistré un déficit.

Néanmoins, le rendement financier s'est amélioré au port de Saint John et on a réussi à atteindre l'autonomie financière en 1993.

- Le mécanisme d'approbation des tarifs demeure lourd pour l'Administration de pilotage ainsi que pour l'industrie maritime.
- Nous considérons comme excessif le fait que les services de pilotage soient obligatoires pour tous les navires transitant dans le port.
- D'importants progrès ont été réalisés en matière d'assistance à la navigation avec l'arrivée de nouvelles technologies, notamment la cartographie électronique et le système de positionnement global différentiel.
- En ce qui a trait aux augmentations des taux de pilotage, les ports ne sont pas tous traités équitablement. On a récemment décidé d'accorder une baisse de 7 à 2 % des taux de pilotage perçus dans un port important, tandis qu'on a permis une hausse de 7 % dans un autre port, bien qu'on prévoyait que le trafic y demeurerait stable ou augmenterait au cours de la prochaine année.

La position concurrentielle d'un port dépend des services de pilotage rentables assurant le mouvement sécuritaire des navires. Il n'en demeure pas moins essentiel que les normes de services et les critères de compétences des pilotes soient élevés. De plus, les services de pilotage doivent être offerts à tout le secteur maritime de façon juste et équitable. Voici nos

propositions visant la réforme des services de pilotage:

- L'Administration de pilotage de l'Atlantique devrait être abolie.
- La formation et l'attestation de compétences des pilotes devraient être administrées par la Garde côtière canadienne, tout comme le sont présentement les examens de capitaine et de second capitaine.
- Le capitaine de port devrait pouvoir exonérer un navire des services de pilotage obligatoires.
- Les services de pilotage devraient être offerts sur une base commerciale par le secteur privé qui embaucherait des pilotes brevetés par la Garde côtière canadienne.

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

La section canadienne de la Voie maritime du Saint-Laurent, exploitée par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, une société d'État, représente un actif national important. Elle contribue de façon significative à la l'économie canadienne, plus particulièrement à l'économie des régions manufacturières en bordure des Grands Lacs, ainsi qu'à celle des provinces des Prairies, exportatrices de céréales.

Depuis 1959, le gouvernement du Canada a investi 1,25 milliards de dollars dans la Voie maritime, notamment en travaux construction, frais d'intérêts, crédits parlementaires pour ses déficits d'exploitation et importants programmes de revalorisation. Nous croyons comprendre que

les revenus de péage actuels équivalent environ aux dépenses d'exploitation annuelles et aux coûts d'entretien normal de la Voie maritime.

La Voie maritime a besoin de travaux de réparation et d'entretien importants, dont la source de financement n'a pas encore été établie. Le mécanisme d'approbation des augmentations tarifaires de la Voie maritime demeure lourd et fait l'objet de négociations et de retards bureaucratiques en raison de pourparlers avec son partenaire américain.

Une étude effectuée récemment au sujet de la Voie maritime propose plusieurs recommandations relativement à son avenir et à son Administration. Voici nos observations concernant ces recommandations:

- L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent devrait être financièrement autonome. En ce qui concerne les services à la clientèle, elle ne devrait pas être assujettie à l'examen et au mécanisme d'approbation lourds des tarifs; elle devrait pouvoir les fixer selon sa situation d'exploitation, tout en tenant compte des exigences en cette matière et relativement à ses investissements en capital.
- On devrait accorder à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent une autonomie et un mandat qui lui permettraient de devenir financièrement autonome, de sorte qu'elle puisse satisfaire aux exigences commerciales de sa clientèle et en arriver ainsi à une composition optimale d'efficacité de l'exploitation et de rajustements de revenus, afin d'assurer son avenir.

- Nous nous opposons à l'imposition de toute taxe sur la valeur des marchandises qui servirait d'appui financier à la Voie maritime du Saint-Laurent, à l'exception des marchandises transitant par la Voie maritime.

SERVICES DE BRISE-GLACE

En 1993-1994, la Garde côtière canadienne a investi 73,1 millions de dollars dans des services d'assistance à la navigation, de routes à suivre dans les glaces, l'entretien d'installations maritimes et portuaires, ainsi que les services de déglacage portuaire dans les régions des Grands Lacs, du Saint-Laurent et de Terre-Neuve. De plus, elle a dépensé 31,6 millions \$ pour offrir des services de déglacage à d'autres ministères et à la Mission de ravitaillement de l'est de l'Arctique. Ce montant comprend 5,9 millions de dollars relativement aux activités de lutte contre les inondations sur le fleuve Saint-Laurent, surtout entre Montréal et Québec.

Les dépenses de la Garde côtière canadienne, qui se chiffrent à 73,1 millions de dollars, ont servi à fournir gratuitement, pendant plusieurs années des services de déglacage aux activités commerciales ainsi qu'aux déglacage de ports et aux escortes de traversiers. En offrant ces services, le gouvernement a voulu veiller à ce que le transport maritime international de fret dans les eaux canadiennes se fasse l'année durant et que les navires de tous les pays puissent poursuivre leurs échanges commerciaux avec le Canada au cours des mois d'hiver, sans qu'ils aient à encourir des dépenses supplémentaires relativement au déglacage ou à la préparation et à l'affrètement de navires (p. ex. navires à coque renforcée).

Nous croyons qu'il est possible d'améliorer la fourniture de services de déglacage. Voici nos observations à ce sujet:

- Les capitaux importants requis pour l'entretien des brise-glace de la Garde côtière canadienne pourraient être administrés plus efficacement, ainsi que: les méthodes d'armement en équipage de ces navires, la fourniture d'assistance à la navigation «sur demande» et la définition des saisons de désarmement et de déglacage pour les navires de la flotte conçus à cette fin.
- En vue de réduire les dépenses reliées à l'assistance à la navigation, on devrait établir un horaire de navigation plus actif dans la région du golfe du Saint-Laurent, c'est-à-dire former un système de convoi, et réduire les périodes d'attente lors des chargements ou de réparations de navires dans les installations portuaires. De plus, on pourrait améliorer l'efficacité de l'horaire de déglacage dans les ports maritimes et les ports de pêche, de concert avec les organismes locaux.
- La fourniture de services de déglacage gratuits aux navires et aux chargeurs devrait être reconnue en tant que subvention.
- On devrait déterminer si ceux qui bénéficient des services de brise-glace gratuits disposent d'autres solutions de transport viables pour leurs passagers et marchandises. On pourrait étudier la possibilité de continuer de fournir gratuitement ces services seulement aux régions éloignées qui n'ont pas accès à des moyens de transport intérieur en hiver.

- Puisque le gouvernement vise à réduire les dépenses encourues pour la fourniture et l'exploitation de services de transports, on devrait examiner les services de brise-glace de la même façon que pour les subventions accordées aux chargeurs et aux transporteurs, en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO), la LTMRA, et la LTMPM.

AUTRES SERVICES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Le budget des dépenses d'exploitation et d'entretien de la Garde côtière canadienne pour l'exercice 1994-1995 se chiffre à 379 millions de dollars, excluant les services de brise-glace. Plus de 60 % de ces coûts (229,9 millions \$) proviennent des systèmes de navigation maritime, aussi appelés Aides à la navigation. Depuis quelques années, la navigation commerciale dépend beaucoup moins d'aides à la navigation, soit flottantes, fixes ou saisonnières, grâce aux nouvelles techniques d'aides à la navigation, notamment la cartographie électronique, le système de positionnement global différentiel, l'usage d'ordinateurs à bord de navires hauturiers pour la radiogonométrie, la détermination du cap et de la position du navire.

Le Conseil consultatif maritime, un groupe composé de représentants de l'industrie qui travaille avec la Garde côtière canadienne, examine présentement le nombre et l'emplacement d'aides fixes et flottantes en vue de déterminer lesquelles ne sont plus essentielles à la navigation commerciale. Bien que le Conseil n'ait pas encore terminé son rapport, on estime que l'élimination d'environ 80 % des aides à la navigation actuelles ne diminuerait pas la sécurité ni l'efficacité de la navigation des

navires commerciaux. Voici nos observations à ce sujet:

- On devrait éliminer les aides à la navigation à un rythme agencé à la mise en oeuvre de nouvelles technologies requises à bord de transporteurs commerciaux et à la fourniture de systèmes de surveillance appropriés, telle que la surveillance dépendante automatique à bord de navires, qu'il s'agisse d'équipement intégré au navire ou amené à bord par le pilote, s'il y a lieu.
- Les exploitants en navigation commerciale s'entendent pour dire qu'avec les nouvelles technologies ayant trait à la détermination de la position et du cap, on ne peut affirmer qu'il existe un besoin permanent de Services du trafic maritime (STM) tels qu'ils sont présentement offerts dans plusieurs régions du pays. Comparativement aux coûts associés au système actuel, un STM réduit ainsi que la diffusion d'informations essentielles aux navires par les stations radio existantes de la Garde côtière canadienne et la nouvelle technologie relative au trafic maritime pourraient s'avérer suffisants et coûteraient beaucoup moins cher.

Le tout soumis respectueusement par la
Société du port de Saint John
le 16 mars 1995

RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

1. UN NOUVEAU MODÈLE DE RÉGIE PORTUAIRE

1.1. Principes généraux:

1. Le mandat devrait être conforme à la définition contenue dans la politique portuaire de la *Loi sur la Société canadienne des ports* et de la *Loi sur les commissions portuaires*.
2. Une discipline commerciale assurant l'efficacité, l'efficience et l'économie devrait être appliquée rigoureusement.
3. Tous les frais généraux devraient être réduits le plus possible afin d'accroître la compétitivité du port.
4. Les mécanismes d'approbation du plan d'entreprise et du budget d'investissements devraient s'apparenter à ceux du secteur privé.
5. Les ports commerciaux devraient verser un dividende au gouvernement fédéral.
6. L'accès au financement pour les projets d'immobilisations devrait se comparer à celui du secteur privé.
7. Le compte rendu du rendement au Ministre des Transports devrait se faire par

l'entremise d'un rapport annuel, d'un processus de vérification et, dans certains cas, à la discrétion du Ministre.

1.2. Période de transition:

1. Créer un Secrétariat portuaire (en remplacement de la Société canadienne des ports) ayant pour mission : d'accorder aux ports commerciaux un degré maximum d'autonomie, d'accélérer la création d'autres ports commerciaux et de faciliter le transfert et la fermeture de tous les ports non commerciaux.
2. Les ports commerciaux, les sociétés portuaires locales et les commissions portuaires devraient jouir d'une autonomie maximale, tel que prévu par les lois existantes.
3. Les ports commerciaux ne devraient plus relever du Secrétariat portuaire; ils n'auraient qu'à présenter des plans d'entreprise, des budgets d'investissements, des rapports annuels et des rapports de vérification à la demande du Ministre.
4. Les ports non commerciaux comprendraient: les ports de la SCP non constitués en sociétés, les ports publics administrés par la Garde côtière, les ports éloignés et les gares maritimes.

5. Les crédits fédéraux accordés aux ports publics devraient être transférés de Transports Canada au Secrétariat public pendant une période déterminée.
6. Le Secrétariat portuaire devrait accélérer la création de ports commerciaux à même les groupes de ports non commerciaux.
7. Les autres ports non commerciaux devraient être classés en deux catégories: ceux pour lesquels le fédéral joue un rôle, comme dans les collectivités éloignées de l'Arctique, et ceux pour lesquels une responsabilité fédérale permanente n'est pas nécessaire. Ceux-ci devraient être transférés aux municipalités et/ou au secteur privé ou être fermés, s'il n'y a pas d'autres possibilités de transfert.

1.3. Le nouveau modèle

1. Le Secrétariat portuaire devrait être transformé en un petit groupe administratif agissant à titre de bureau central pour les plans d'entreprise, les budgets d'investissements, les rapports de vérification et autres activités à la demande du Ministre.
2. Il faudrait orchestrer la Loi sur la Société canadienne des ports et la Loi sur les commissions portuaires pour donner un cadre de régie commun aux ports commerciaux qui forment le noyau du réseau portuaire national.

3. Les questions de nominations d'administrateurs, de taxes foncières et de services policiers devraient être résolues par le biais d'un processus rapide.
4. Les ports situés en des endroits éloignés et les gares maritimes relevant du fédéral devraient être transférés à Transports Canada.

2. SERVICES DE PILOTAGE

1. L'administration du pilotage de l'Atlantique devrait être démantelée.
2. La Garde côtière canadienne devrait être responsable de la formation et de l'attestation de compétences des pilotes.
3. Le capitaine de port devrait pouvoir exonérer un navire des services de pilotage obligatoires.
4. Les services de pilotage devraient être offerts sur une base commerciale par le secteur privé, qui embaucherait des pilotes brevetés par la Garde côtière canadienne.

3. VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

1. La Voie maritime du Saint-Laurent devrait être financièrement autonome. Les tarifs devraient être établis en fonction des exigences en matière d'exploitation et d'immobilisations; il

faudrait également remanier le mécanisme d'approbation des tarifs.

2. La Voie maritime du Saint-Laurent devrait se voir accorder une autonomie lui permettant de s'adapter aux exigences commerciales de sa clientèle et en arriver à une composition optimale d'efficacité de l'exploitation de rajustements de revenus, afin d'assurer son avenir.
3. La Société du port de Saint John s'oppose à l'imposition d'une taxe sur la valeur des marchandises qui servirait d'appui financier à la Voie maritime du Saint-Laurent, à l'exception de marchandises transitant par la Voie.

4. SERVICES DE DÉGLAÇAGE

1. Les capitaux importants requis pour l'entretien des brise-glaces de la Garde côtière canadienne pourraient être administrés plus efficacement, ainsi que: les méthodes d'armement en équipage de ces navires, la fourniture d'assistance à la navigation «sur demande» et la définition des saisons de désarmement et de déglacage pour les navires de la flotte conçus à cette fin.
2. En vue de réduire les dépenses reliées à l'assistance à la navigation, on devrait établir un horaire de navigation plus actif dans la région du golfe du Saint-Laurent, c'est-à-dire former un système de convoi, et réduire les périodes d'attente lors des chargements ou de réparations de navires dans les installations portuaires. De plus, on

pourrait améliorer l'efficacité de l'horaire de déglacage dans les ports maritimes et les ports de pêche, de concert avec les organismes locaux.

3. La fourniture de services de déglacage gratuits aux navires et aux chargeurs devrait être reconnue en tant que subvention.
4. On devrait déterminer si ceux qui bénéficient des services de brise-glace gratuits disposent d'autres solutions de transport viables pour leurs passagers et marchandises. On pourrait étudier la possibilité de continuer de fournir gratuitement ces services seulement aux régions éloignées qui n'ont pas accès aux moyens de transport intérieur en hiver.
5. Puisque le gouvernement vise à réduire les dépenses encourues pour la fourniture et l'exploitation de services de transports, on devrait examiner les services de brise-glace de la même façon que les subventions accordées aux chargeurs et aux transporteurs, en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest (LTGO), la LTMRA, et la LTMPM.

5. AUTRES SERVICES DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

1. On devrait éliminer les aides à la navigation à un rythme agencé à la mise en oeuvre de nouvelles technologies requises à bord de transporteurs commerciaux et à la fourniture de systèmes de surveillance appropriés,

telle que la surveillance dépendante automatique à bord de navires, qu'il s'agisse d'équipement intégré au navire ou amenés à bord par le pilote, s'il y a lieu.

2. Les exploitants en navigation commerciale s'entendent pour dire qu'avec les nouvelles technologies ayant trait à la détermination de la position et du cap, on ne peut affirmer qu'il existe un besoin permanent de Services du trafic maritime (STM) tels qu'ils sont présentement offerts dans plusieurs régions du pays. Comparativement aux coûts associés au système actuel, un STM réduit ainsi que la diffusion d'informations essentielles aux navires par les stations radio existantes de la Garde côtière canadienne et la nouvelle technologie relative au trafic maritime pourraient s'avérer suffisants et coûteraient beaucoup moins cher.

ANNEXES

Annexe 1

SOCIÉTÉ DU PORT DE SAINT JOHN
VOLUMES DE TRAFIC PAR MARCHANDISE
DE 1980 à 1994

(K tonnes)

MARCHANDISE	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
INSTALLATIONS G.P.S.J															
PÉTROLE	742	559	299	264	655	402	309	280	293	312	291	277	216	305	353
POTASSE	55	0	0	0	98	280	1,002	1,258	1,575	1,336	1,524	1,563	1,511	1,316	1,614
PRODUITS FORESTIERS	853	801	586	568	577	458	634	638	719	888	740	789	847	726	639
SEL	102	74	0	207	204	226	203	173	188	140	171	171	187	233	235
CONTENEURS	964	904	987	914	946	809	546	211	134	131	118	110	109	231	193
CÉRÉALES	447	332	403	312	351	196	298	215	239	83	0	0	0	0	0
AUTRE FRET	502	554	270	226	202	158	80	96	63	42	190	7	26	45	18
SOUS-TOTAL	3,665	3,224	2,545	2,491	3,033	2,529	3,072	2,871	3,211	2,932	3,034	2,917	2,896	2,856	3,052
INSTALLATIONS PRIVÉES															
PÉTROLE	12,162	10,073	5,975	5,340	4,983	5,627	6,748	9,691	11,110	11,304	11,502	13,835	12,663	16,276	17,603
SUCRE	250	243	273	275	267	197	233	275	216	246	257	215	264	252	287
AUTRE	204	200	180	241	326	310	282	205	366	219	197	127	109	186	204
SOUS-TOTAL	12,616	10,516	6,428	5,856	5,576	6,134	9,263	10,172	11,692	11,769	11,956	14,177	13,036	16,714	18,093
TOTAL	16,281	13,740	8,973	8,347	8,609	8,663	12,335	13,043	14,903	14,701	14,990	17,094	15,932	19,570	21,145

Annexe 2

SOCIÉTÉ DU PORT DE SAINT JOHN
RÉSUMÉ DE L'EXPLOITATION
DE 1980 à 1994

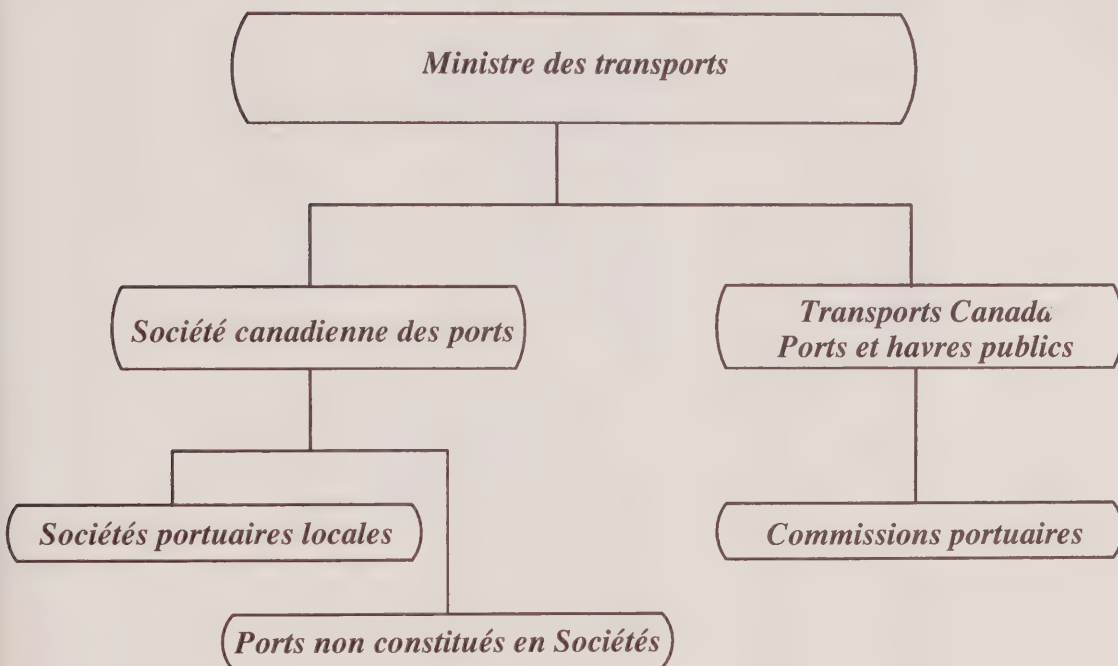
(K \$)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
PRODUITS D'EXPLOITATION	8,339	10,041	9,786	10,611	12,254	11,253	11,562	10,149	11,643	11,375	11,882	11,312	11,459	11,585	12,184
DÉPENSES D'EXPLOITATION	6,875	8,571	9,855	10,215	9,968	10,278	10,505	9,800	8,047	10,288	11,704	10,697	10,229	11,398	10,196
BÉNÉFICE D'EXPLOITATION	1,464	1,470	(69)	396	2,286	975	1,057	349	3,596	1,087	178	615	1,230	187	1,988
REVENU DE PLACEMENT	860	1,595	1,133	836	1,235	1,609	1,268	702	859	1,501	1,668	1,102	535	383	305
INTÉRÊT CRÉDITEUR	3,354	905	1,529	2,754	3,277	3,588	3,314	2,414	2,363	2,363	1,590	1,607	1,605	2,271	2,125
BÉNÉFICE NET/(PERTE)	(1,030)	2,160	(465)	(1,522)	244	(1,004)	(989)	(1,363)	2,092	225	256	110	160	(1,701)	168
AVANT POSTE EXTRAORDINAIRE															
POSTE EXTRAORDINAIRE				11,800											20,562
BÉNÉFICE NET/(PERTE)	(1,030)	2,160	(465)	(13,322)	244	(1,004)	(989)	(1,363)	2,092	225	256	110	160	(1,701)	(20,384)
DÉPENSES EN CAPITAL	14,102	6,148	14,968	5,913	3,895	1,811	1,710	1,041	785	1,156	1,550	9,123	3,277	2,723	803
FONDS DE ROULEMENT	6,791	5,123	304	3,039	7,466	10,031	4,625	4,327	10,288	12,185	10,082	3,851	4,215	911	1,880

Annexe 3

Régie actuelle des ports canadiens

Présenté au Comité permanent des transports



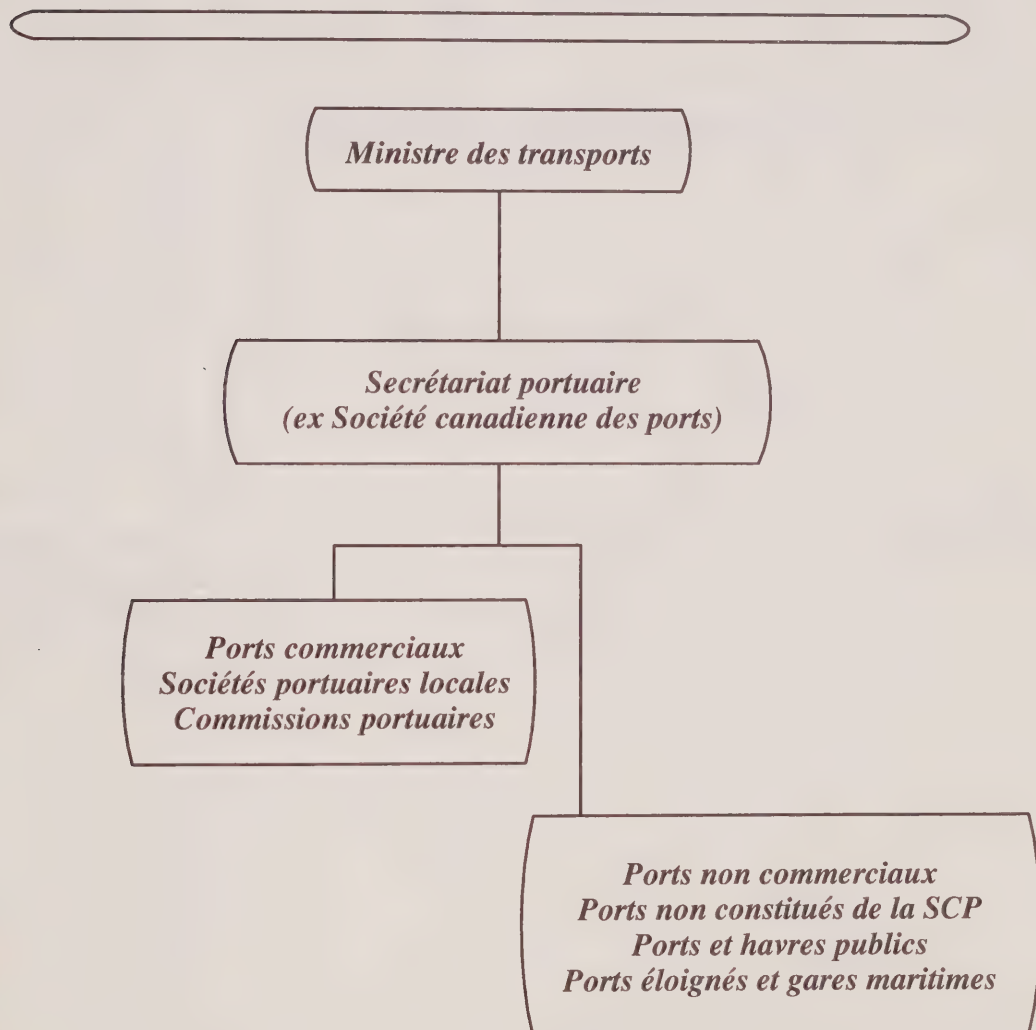
Comparaison de la régie portuaire et des ports

Présenté au Comité permanent des transports

	Ports de la SCP	Commissions Portuaires	Ports Publics
Plans d'entreprise	Approbation du GEC	S.O.	Mix.
Approbations	Incommod	Exceptions Majeures	Mix.
Taxes Foncières	Subv. Tenant lieu de Taxes	S.O.	Payees par TPC
Couts du B.N.	Importants	S.O.	S.O.
Police de la SCP	S'applique	S.O.	S.O.
Dividende	S'applique	S.O.	S.O.
Financement	Prêts du fed	S.O.	S.O.
Transactions Foncières	Restreintes	Plan quinquennal	Mix.
Conseil d'Administration	Federal	Fed / Mun	S.O.
Mandataire du Fed.	S'applique	S.O.	S.O.

Annexe 5

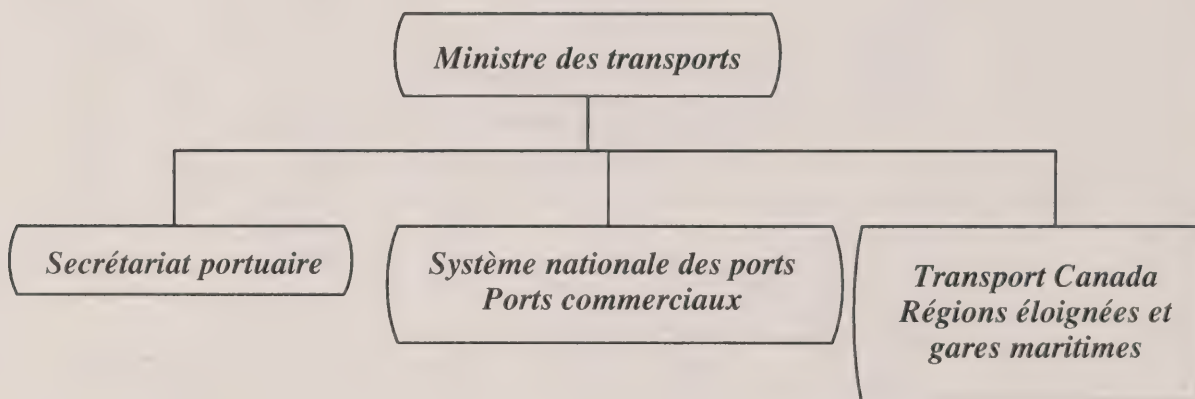
Régie proposée pour les ports canadiens (Phase de Transition)



Annexe 6

Régie proposée pour les ports canadiens (Un nouveau modèle)

Présenté au Comité permanent des transports



Administration de pilotage de l'Atlantique

Résultats des finances pour 1990 — 1993 (000s \$)

APA	1993	1992	1991	1990
Produits	6,870	6,463	7,449	7,213
Depenses	7,722	7,975	8,008	7,593
Benefice d'exploitation	(852)	(1,512)	(559)	(380)
Autre benefice	44	46	41	46
Benefice net(perie)	(809)	(1,466)	(518)	(333)
SAINT JOHN				
Produits	1,326	1,106	1,164	1,015
Depenses	1,317	1,248	1,221	1,133
Benefice d'exploitation	9	(142)	(57)	(118)
Autre benefice	44	46	41	46
Benefice net(perie)	53	(96)	(16)	(72)

Annexe 7



From Miramichi Port Corporation:

Ann Creamer, Member;
John Esson, Member;
Pat Deveau, Member;
Daryl Black, Member.

From Atlantic Provinces Transportation Commission:

Ramsay M.S. Armitage, General Manager.

From Irving Forest Services Limited:

Robert P. Youden, Vice-President, Administration;
J.K. Irving, Principal.

From Irving Oil:

Blaine Higgs, Marine Distribution Manager.

From Kent Line Limited:

Donald A. Hall, Vice-President and General Manager;
Captain P.T.C. Gates, Manager, Tankers.

From Saint John Marine Pilots:

Captain J.W. May, Chairman;
Captain Don Duffy, Secretary-Treasurer.

From Saint John Board of Trade:

Hugh R. Tidby, President;
Kent Davison, Chairman, Marine Policy Task Force;
Ralph Murray, Member, Marine Policy Task Force.

From the City of Saint John:

Shirley McAlary, Deputy Mayor;
Edward Farren, Intergovernmental Affairs.

From Avenor Maritimes Inc.:

Emmanuelle Collin, Vice-President, Communications and Governmental Affairs;
Linda Gauvin, Controller.

From Woodstock Cold Storage (1990) Limited:

Peter W. Frye, President and Director, Bayside Food Terminal.

De la Société du port de Miramichi:

Ann Creamer, membre;
John Esson, membre;
Pat Deveau, membre;
Daryl Black, membre.

De la Commission des transports des provinces de l'Atlantique:

Ramsay M.S. Armitage, directeur général.

De Irving Forest Services Limited:

Robert P. Youden, vice-président, Administration;
J.K. Irving, directeur.

De Irving Oil:

Blaine Higgs, «Marine Distribution Manager.

De Kent Line Limited:

Donald A. Hall, vice-président et directeur général;
Capitaine P.T.C. Gates, gérant, Tankers.

De Saint John Marine Pilots:

Capitaine J.W. May, président;
Capitaine Don Duffy, secrétaire-trésorier.

Du Bureau de commerce de Saint John:

Hugh R. Tidby, président;
Kent Davison, président, Marine Policy Task Force;
Ralph Murray, membre, Marine Policy Task Force.

De la Ville de Saint John:

Shirley McAlary, adjoint au maire;
Edward Farren, Affaires intergouvernementales.

De l'Avenor Maritimes Inc.:

Emmanuelle Collin, vice-présidente, Communications et affaires gouvernementales.
Linda Gauvin, contrôleur.

De Woodstock Cold Storage (1990) Limited:

Peter W. Frye, président et directeur, Bayside Food Terminal.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Potash Corporation of Saskatchewan Sales Limited:

B.E. Murphy, Manager, Transportation Operations.

From Enterprise Saint John:

Stephen Carson, General Manager;

Christiane Vaillancourt, Coordinator, Business Development.

From International Longshoremen's Association—Local 273:

Patrick Riley, Business Agent and Secretary-Treasurer.

From the Town of Dalhousie:

Sandy MacLean, Mayor.

From Saint John Port Corporation:

K.R. Krauter, General Manager and Chief Executive Officer;

Harry Gaunce, Chairman.

From New Brunswick Federation of Agriculture:

Dwayne Hicks, President.

From the New Brunswick Department of Transportation:

The Honourable Sheldon Lee, Minister.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

De Potash Corp. of Saskatchewan Sales Limited:

B.E. Murphy, gérant, Opérations de transport.

De Enterprise Saint John:

Stephen Carson, directeur général;

Christiane Vaillancourt, coordonnatrice, Expansion économique et aide aux entreprises.

De l'Association internationale des débardeurs—Local 273:

Patrick Riley, agent d'entreprise et secrétaire-trésorier.

De la Ville de Dalhousie:

Sandy MacLean, maire.

De la Société du port de Saint John:

K.R. Krauter, président-directeur général;

Harry Gaunce, président.

De la Fédération d'Agriculture du Nouveau-Brunswick:

Dwayne Hicks, président.

Du Ministère des transports du Nouveau-Brunswick:

L'honorable Sheldon Lee, Ministre.

(Suite à la page précédente)

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 34

Tuesday, March 21, 1995

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 34

Le mardi 21 mars 1995

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national marine sector

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du secteur maritime au Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 21, 1995
(43)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:32 o'clock p.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jake Hoeppner, Charles Hubbard, Jim Jordan and Stan Keyes.

Acting Members present: Yvan Loubier for Michel Guimond; Geoff Regan for Raymond Lavigne; Antoine Dubé for Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Coast Guard: John Thomas, Commissioner; David Watt, Acting Director General, Harbours and Ports; Neil McNeill, Director, Marine Pilotage. *From the Canadian Pulp and Paper Association:* David Church, Director, Transportation, Recycling and Purchasing; Russ Lewis, Director, Transportation, Stone Consolidated Corporation. *From the Government of Northwest Territories:* Andrew Gamble, Deputy Minister, Department of Transportation. *From the Council of Boating Organizations of Canada:* Bill Taylor, Chairman; Michael Vollmer, Executive Secretary. *From the Canadian Merchant Service Guild and the Canadian Marine Pilots' Association:* Captain Maury Sjoquist, President, Canadian Merchant Service Guild; Captain Michel Pouliot, President, Canadian Marine Pilots' Association.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 5:30 o'clock p.m., the meeting was suspended.

At 6:07 o'clock p.m., the meeting resumed.

The witnesses made statements and answered questions.

At 8:03 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 21 MARS 1995
(43)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 32, dans la salle 701, La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jake Hoeppner, Charles Hubbard, Jim Jordan et Stan Keyes.

Membres suppléants présents: Ivan Loubier pour Michel Guimond; Geoff Regan pour Raymond Lavigne; Antoine Dubé pour Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Garde côtière canadienne: John Thomas, commissaire; David Watt, directeur général intérimaire, Havres et ports; Neil McNeill, directeur, Pilotage maritime. *De l'Association canadienne des pâtes et papiers:* David Church, directeur, Transport, Recyclage et Approvisionnement; Russ Lewis, directeur, Transport, «Stone Consolidated Corporation». *Du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest:* Andrew Gamble, sous-ministre, ministère des Transports. *Du Conseil des organisations de navigation du Canada:* Bill Taylor, président; Michael Vollmer, secrétaire administratif. *De la Guilde de la marine marchande du Canada et de l'Association des pilotes maritimes du Canada:* Capitaine Maury Sjoquist, président, Guilde de la Marine Marchande du Canada; capitaine Michel Pouliot, président, Association des pilotes maritimes du Canada.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21*).

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 17 h 30, le Comité suspend ses travaux.

À 18 h 07, le Comité reprend ses travaux.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 20 h 03, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*La greffière du Comité**

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, March 21, 1995

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[enregistrement électronique]

Le mardi 21 mars 1995

● 1534

The Chairman: Good afternoon, everyone. We have several witnesses to hear today. Pursuant to Standing Order 108(2), today our committee will continue consideration of Canadian marine issues. As indicated in the study terms of reference, our analysis will include the examination of the port system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canadian Coast Guard. I should mention these proceedings are being recorded.

Le président: Bonjour à tous. Nous entendons aujourd'hui plusieurs témoins. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit aujourd'hui son étude des questions maritimes au Canada. Comme on peut le lire dans l'ordre de renvoi, notre analyse portera sur l'examen du système portuaire, des services de pilotage, de la Voie maritime du St-Laurent et de la Garde côtière du Canada. Je me dois de mentionner que notre séance est enregistrée.

● 1535

Without further ado, let's move to our first witness of the day. From the Canadian Coast Guard, we welcome John Thomas, commissioner.

Sans plus attendre, nous entendons maintenant notre premier témoin. Nous souhaitons la bienvenue à John Thomas, commissaire de la Garde côtière canadienne.

Welcome, Mr. Thomas, to the committee. We look forward to your submission. Maybe you could introduce the persons you have brought with you today.

Bienvenu au comité, monsieur Thomas. Nous sommes heureux d'entendre votre témoignage. Présentez-nous, s'il vous plaît, les personnes qui vous accompagnent aujourd'hui.

Mr. John Thomas (Commissioner, Canadian Coast Guard): Thank you for the invitation to come and speak to you today. I have been following your progress across the country with a great deal of interest. We have one of our staff members who's been travelling with you, providing you with feedback. I've been finding it very useful. I hope the exchange today can be as useful for you.

M. John Thomas (commissaire, Garde côtière canadienne): Merci de votre invitation à venir vous rencontrer aujourd'hui. Je suis avec beaucoup d'intérêt le travail que vous faites partout au pays. L'un des membres de notre personnel vous a accompagné dans vos déplacements pour vous fournir des renseignements. Pour ma part, j'estime que c'est très utile. J'espère que notre témoignage d'aujourd'hui vous sera également utile.

Neil McNeill is the director of marine pilotage. Bob Kingston is the director general of marine navigation services, and he's the acting deputy commissioner now. David Watt is the acting director general of harbours and ports.

Neil McNeill est le directeur du pilotage maritime. Bob Kingston est directeur général des services à la navigation maritime et occupe actuellement le poste de sous-commissaire par intérim. David Watt est directeur général par intérim des havres et ports.

We have provided you with a fair amount of information, and today we have provided you with a paper that covers the points I'd like to make to you. I'll do an executive summary of the paper you have.

Nous vous avons déjà transmis un grand nombre de renseignements et, aujourd'hui, nous vous avons remis un document dans lequel sont traités les sujets que je vais aborder. En fait, je résumerai ce document.

About a year and a half ago, in the fall of 1993, the coast guard developed a vision to become stronger, more independent, business-like, and client-focused. In the meantime we've undertaken a lot of initiatives to help achieve that vision. The paper I have provided you with provides a bit of a summary and an overview of what we are trying to accomplish.

Il y a un an et demi environ, à l'automne de 1993, la Garde côtière a envisagé la perspective de se transformer en une organisation plus dynamique, plus autonome, axée sur le client de type commercial. Nous avons entrepris un certain nombre de projets pour atteindre cet objectif. Dans le document qui vous a été remis, vous trouverez un résumé et un aperçu de ce que nous essayons d'accomplir.

The main headings are what we've done to become more business-like, the steps we're taking to reduce costs in the coast guard, the efforts under way to address our levels of service and bring them into line with clients' needs, how we see approaching the question of cost recovery for those services once we reach agreement on them, and then finally the merger between the Department of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard.

Il se divise en chapitres traitant des efforts que nous avons faits pour axer davantage notre fonctionnement sur celui de l'entreprise privée, des étapes en cours pour réduire les coûts de la Garde côtière, des efforts entrepris pour aligner nos niveaux de service sur les besoins de nos clients, l'orientation que nous envisageons d'adopter pour recouvrer le coût de ces services une fois qu'on aura déterminé quels seront ces services et, enfin, la fusion entre les ministères des Pêches et Océans et la Garde côtière canadienne.

[Texte]

About being more business-like, the first step we took was to put in place an improved management structure for the coast guard. We wanted to clarify the strategic direction that was set and achieve a better balance between safety and protecting the environment and supporting industry. We also wanted to put in place accountability contracts for achieving significant and concrete steps forward on a year-by-year basis.

I mention that first because that is the basis of our business plan for the Canadian Coast Guard. It would be the business plan had we stayed within Transport Canada. It will now be our business plan with the Department of Fisheries and Oceans. But it was also a business plan in large part on becoming somewhat more independent and business-like ourselves.

The second step we took in becoming more business-like is we established a marine advisory board. We have seventeen members, representing marine carriers, Canadian flag and foreign flag, representing the coal, steel, forestry, grain, and petroleum industries, and representing recreational boaters and fishermen. It is chaired by the president of the Canadian Maritime Law Association, Johanne Gauthier. This group has been struck to provide me with strategic direction on shaping the future of the coast guard.

We have also started examining a few other areas. In view of the work you're undertaking with marine policy, we have been asked to look at pilotage, the ports, and the St. Lawrence Seaway. We have now virtually completed the work on the pilotage. On April 3, at our next meeting, I hope to conclude that. We would then be in a position to make recommendations to you and the minister on that.

About reducing costs within the coast guard, we restructured the national and regional headquarters. We started back in September 1993. We have all our senior management in place now, and we'll complete the restructuring in May of this year.

This was more than just moving the boxes around. We are achieving savings of \$14 million as a result of this restructuring. Over half of those savings will occur in the national headquarters. So we have put our money where our mouth is. That is, we looked at reducing the overhead to make sure the pointed end, the people who are delivering the services to our clients, pay less of a price, if you like.

● 1540

The second major activity in terms of reducing our cost was to look at how we could re-engineer the way we were delivering our services. We wanted to use technology to the maximum in order to have the maximum savings, but minimum impact on the client.

A good example of that is where we are moving and combining the coast guard radio stations and the vessel traffic management stations into a single marine communications and traffic services.

[Traduction]

Pour ce qui est d'avoir un mode de fonctionnement plus commercial, nous avons commencé par améliorer la structure de gestion de la garde côtière. Nous voulions préciser l'orientation stratégique établie et atteindre l'équilibre entre la sécurité et la protection de l'environnement, d'une part, et, d'autre part, le soutien à l'industrie. Nous voulions également créer des contrats de responsabilisation qui puissent nous permettre de réaliser chaque année des progrès concrets.

Je commence par ceux-là, car c'est la base même du plan d'exploitation de la Garde côtière canadienne. C'est du moins le plan que nous aurions appliqué si nous avions continué de relever de Transports Canada. Nous appliquerons quand même ce plan même si nous relevons du ministère des Pêches et des Océans. Ce plan visait également, en grande partie, à accroître l'autonomie de la garde côtière et à la doter d'un mode de fonctionnement plus commercial.

Dans un deuxième temps, pour atteindre ce même objectif, nous avons créé une commission consultative maritime. Elle compte 17 membres qui représentent les transporteurs maritimes canadiens, les compagnies de transport maritime étrangères, les secteurs de l'acier, du charbon, des forêts, des céréales et du pétrole, ainsi que les plaisanciers et les pêcheurs. La présidente de l'Association canadienne des droits maritimes, Johanne Gauthier, préside la commission. Ce groupe a pour objectif de fournir des éléments d'orientation stratégique qui permettront de restructurer l'avenir de la garde côtière.

Nous avons également commencé à examiner d'autres domaines. Compte tenu de ce que vous avez commencé à étudier la politique maritime, on nous a demandé d'examiner les questions de pilotage, des ports et de la Voie maritime du St-Laurent. Nous avons pratiquement terminé nos travaux sur le pilotage. Nous espérons y mettre la dernière main à notre prochaine réunion, le 3 avril. Nous serons alors à mesure de vous faire des recommandations, à vous et au ministre, à ce sujet.

Pour réduire les coûts de la garde côtière, nous avons restructuré les régions et l'administration centrale. Nous avons entrepris cette tâche en septembre 1993. Notre équipe de direction est maintenant en place et la restructuration sera achevée en mai prochain.

Loin de se limiter à la surface, cette restructuration permettra de réaliser des économies de 14 millions de dollars. Plus de la moitié de cette somme sera économisée à l'administration centrale. Nous avons joint l'acte à la parole. Nous avons essayé, en fait, de réduire les frais généraux de façon à épargner dans toute la mesure du possible nos troupes de fond, c'est-à-dire les personnes qui traitent directement avec nos clients.

Le deuxième grand projet que nous avons entrepris pour réduire nos coûts consistait à voir comment nous pourrions restructurer la prestation de nos services. Nous voulions utiliser la technologie au mieux de façon à réaliser des économies maximales tout en limitant les répercussions sur nos clients.

Par exemple, nous avons entrepris de fusionner nos stations de radio et nos services de trafic maritime en un seul groupe de services de communication et de services maritimes.

[Text]

This will involve bringing two unions together, looking at the cross-training of personnel, and co-locating the facilities and equipment for the people in the facilities. As you might expect, there's a significant amount of reorientation of the people to move to this single role of marine communications and traffic services.

The unions have been working closely with us from day one and are fully on side with this initiative, which will save \$11 million a year.

We looked at the search and rescue, and environmental response areas. Both of these organizations involve waiting for something to happen in order to move into response mode. They both tend to have somewhat similar people in them who are ready and raring to go and take action. By combining search and rescue, and environmental response into one organization we hope to improve our capability in both the search and rescue side and the environmental response side through cross-training.

Another initiative under this heading of re-engineering service delivery includes the light station de-staffing. We are taking our technicians again from two different unions and looking to see how we might coalesce them.

In total, we expect to save \$20.4 million with a reduction of 510 person-years.

The third major activity in terms of reducing costs was to develop partnerships with the provinces. We're working with Ontario now, and will be moving to Quebec and B.C. in May.

The main concern here deals with recreational boating. Recreational boating provides a significant input to the economy of Canada, somewhere around \$3 billion to \$4 billion a year. About 13 million Canadians are involved in recreational boating, but also about 300 people a year die as a result of recreational boating. We want to pay a lot more attention to that. We thought that could be done by providing services closer to the client, so we set up a three-level structure to approach this.

On one level the coast guard would retain the regulatory responsibility. We want to work with the provinces and use their systems for collecting revenues through the motor vehicle registration system, for instance. We want to work with the local levels of government in order to actually enhance the levels of service, whether through aids to navigation, or improved search and rescue for the recreational boaters, but we want to do it right at the local level.

Another aspect we're linking into this partnership deals with Navigable Waters Protection Act. You recall the flurry we had here in Ottawa with the Carp Creek issue. It was hardly a federal concern, but we have the regulatory responsibility.

We would like to separate the small projects like that and have them delegated to the provinces. They go through a review process themselves anyway, and we want to reach an agreement where their approval would be the final approval.

[Translation]

Pour cela, il faudra intégrer deux syndicats, entreprendre la formation du personnel par rotation de postes, loger les employés dans des installations communes et voir au partage de l'équipement. Évidemment, pour arriver à ce service unique de communication et de trafic maritime, cela suppose une réorientation considérable des employés.

Les syndicats ont travaillé en étroite collaboration avec nous dès le départ et sont pleinement d'accord avec cette initiative qui permettra d'économiser 11 millions de dollars par an.

Nous avons également étudié le fonctionnement des services de recherche et sauvetage et ceux d'intervention d'urgence environnementale. Dans les deux cas, il faut attendre que quelque chose se produise pour pouvoir intervenir. Les deux services sont dotés d'un personnel semblable, toujours prêt à passer à l'action. En combinant ces deux services en un seul service de sauvetage et d'intervention environnementale, nous espérons, grâce à la formation du personnel par rotation de postes, pouvoir accroître notre capacité d'intervention dans ces deux domaines.

Au chapitre de la restructuration de la prestation de services, on trouve un autre projet, celui du débardage des phares. Dans ce projet également, il faut voir comment il est possible d'intégrer les deux syndicats auxquels appartiennent nos techniciens.

Au total, nous prévoyons économiser 20,4 millions de dollars, grâce à une réduction de 510 années-personnes.

Notre troisième grand projet pour réduire nos coûts était la création de partenariats avec les provinces. À l'heure actuelle, nous travaillons avec le gouvernement de l'Ontario et, en mai, nous commencerons à travailler avec ceux du Québec et de la Colombie-Britannique.

Dans ce cas-ci, le principal sujet c'est la navigation de plaisance. La navigation de plaisance a des répercussions économiques considérables au Canada, soit de 3 à 4 milliards de dollars par année. Treize millions de Canadiens, environ, s'adonnent à la navigation de plaisance; malheureusement, environ 300 personnes en meurent chaque année. Nous souhaitons accorder davantage d'attention à ce problème. Pour cela, nous pourrions offrir des services qui touchent de plus près nos clients, et c'est pourquoi nous avons établi une structure de service à trois paliers.

Au premier palier, la Garde côtière conserverait ce rôle en matière de réglementation. Nous voulons travailler de concert avec les provinces et utiliser les régimes dont celles-ci disposent pour percevoir des recettes, par exemple le Régime d'immatriculation des véhicules automobiles. Nous voulons collaborer avec les administrations locales pour accroître les niveaux de service, qu'il s'agisse des aides à la navigation ou de meilleurs services de recherche et sauvetage à l'intention des plaisanciers, mais tout cela, directement au niveau local.

Nous établissons également un lien entre ce partenariat et l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables. Souvenez-vous du tollé que l'affaire de Cap Creek avait soulevé ici, à Ottawa. Cette affaire ne relevait que fort peu du gouvernement fédéral, mais c'est lui qui était chargé de la réglementation.

Nous souhaitons que les petits projets comme ceux-là soient délégués aux provinces. De toute façon, les provinces procèdent à un examen de ces projets, et nous voulons conclure un accord avec elles de façon à ce que leur approbation constitue l'approbation finale.

[Texte]

There would be a new fee put in place for these NWPAs approvals. They primarily relate to recreational boating when we get to this size of project anyway.

To offset the additional services, we are looking at licensing boats and operators. The licensing of boats seems to be reasonably well received by the public. The licensing of operators has not been received as well, although there is still a clear need to provide proficiency training for operators. This would involve a relatively nominal sum based on mandatory training. It's really a way of checking to make sure the training takes place.

We hope to be able to share the revenues gained from that with the provinces and the local governments in proportion to the actual enhanced services they are going to be providing. These may include enforcement—for instance, in Ontario by the Ontario Provincial Police, contracting of aids work, and the costs of actually running the system to collect the revenues. Then we also provide services, SAR navigational aids for pleasure boaters, and we would expect to collect revenue for that.

At the end of that, though, we also expect to contribute \$4 million to deficit reduction from this particular initiative.

The next item is where we're looking at delegation of inspections of ships to classification societies. Currently, for Canadian ships there's some duplication of effort; that is, the classification societies, such as Lloyds, the American Bureau of Shipping, and so on, are required to carry out inspections because the shipowners maintain the ships in class for insurance purposes. We also carry out inspections on those vessels. We wanted to ensure that there was no duplication and therefore to reduce the cost to the owners.

We have negotiated with industry and with the owners at length and we have reached a consensus. We have reached an agreement with the minister, and we're putting that into place now. It means that most Canadian ships that are in a class other than passenger vessels and chemical carriers would be inspected by classification societies under a quality-assurance regime maintained by the coast guard. So this is not in any way an abrogation of responsibility. In fact, we see that there could be an enhancement of the level of safety by a combination of the skill set that's held in the private sector plus the quality-assurance regime from us.

We would also move to charge full commercial rates for the inspections we do. It is seen that we are undermining, in some respect, the private sector, because our fees are much lower. They're about 10% of the cost of the private sector, in fact. So we are taking steps, and later in the presentation I'll make clear how much we're doing this year.

[Traduction]

De nouveaux droits seraient imposés au titre de ces approbation en vertu de la LPEL. De toutes façons, les projets de cette taille portent la plupart du temps sur la navigation de plaisance.

Pour payer les frais de ces services additionnels, nous envisageons de délivrer des licences pour les navires et les pilotes d'embarcation. Le public semble accepter d'assez bon gré la délivrance de licence pour les navires, mais il s'oppose, semble-t-il, à la délivrance de licence pour les pilotes d'embarcation, même si, de toute évidence, il est nécessaire que les pilotes suivent des cours de formation. Le coût assez minime de ces licences servirait à payer les cours obligatoires. Il s'agit en fait de s'assurer que les pilotes reçoivent la formation nécessaire.

Nous espérons pouvoir partager les recettes ainsi obtenues avec les provinces et les administrations locales, proportionnellement à leurs contributions à ces nouveaux services. Ces sommes pourraient servir à payer les frais des services d'ordre—comme ceux de la Police provinciale de l'Ontario, dans cette province, par exemple—, des contrats pour les travaux d'aide à la navigation et les coûts d'exploitation du système de perception des recettes. Nous offrons en outre aux plaisanciers des services de recherche et sauvetage et d'aide à la navigation pour lesquels nous espérons percevoir des recettes.

• 1545

En fin de compte, nous espérons, grâce à cette initiative, pouvoir verser 4 millions de dollars à la réduction du déficit.

Ensuite, nous envisageons de déléguer les inspections des navires aux sociétés de classification. À l'heure actuelle, il y a chevauchement des inspections réalisées sur les navires canadiens; en effet, les armateurs demandent à des sociétés de classification comme la Lloyd et la American Bureau of Shipping d'inspecter leurs navires de façon à respecter certaines exigences de leurs assureurs. Nous inspectons également ces navires. Nous voulons nous assurer qu'il n'y a plus de chevauchement, ce qui réduira les frais que doit payer l'armateur.

Après des négociations prolongées auprès de l'industrie et des armateurs, nous en sommes arrivés à un consensus. Nous avons également conclu un accord avec le ministre, accord dont nous avons commencé la mise en oeuvre. D'après cet accord, la majorité des navires canadiens, à l'exception des navires à passagers et des transporteurs de produits chimiques, seront inspectés par les sociétés de classification dans le cadre d'un régime d'assurance de la qualité relevant de la Garde côtière. Cela ne signifie donc pas que nous cesserons d'assumer nos responsabilités. En fait, nous estimons que la sécurité en sera accrue car au régime d'assurance de la qualité que nous appliquerons, s'ajouteront les compétences du secteur privé.

Nous envisageons également de faire payer, pour les inspections que nous faisons, les pleins tarifs commerciaux. Certains estiment que nous nuisons au secteur privé, à certains égards, car nos tarifs sont beaucoup moins élevés. En fait, ils représentent environ 10 p. 100 de ce qu'exige le secteur privé. Nous prenons donc des mesures à cet égard et, plus tard dans mon témoignage, je vous dirai exactement ce que nous faisons cette année.

[Text]

There isn't much of a saving here. We plan on saving only about a million dollars—twenty-five person-years—but we do see a major reallocation of resources from the areas where we have a duplication of inspection now to putting more inspection effort into foreign flags; that is, foreign ships coming into Canada.

It would also allow us to pay more attention to the whole regulatory review process. We would like to do a lot in working with industry to streamline the regulations, and we need to be able to put the effort behind it.

In that regard, we are working with the Council of Marine Carriers on the west coast to see how we might work with them to put in place a third-party inspection; that is, where they would move to their own self-inspection, again under a quality-assurance regime. However, that would require some degree of change to the regulations.

All of those initiatives are related to the steps we are taking to reduce costs.

The next major activity we have is to bring our levels of service in line with what our clients need and expect to have. We have a three-pronged approach for that.

Within the coast guard we are looking at all of our activity to see where we can reduce the levels of service and where we think the client, the user, will see little impact. We have identified where we could reduce the levels of service by \$30 million. In fact, we have started the discussions with industry to explain to them the impact of that. We believe it's a manageable impact.

The second thing we're doing is taking the Marine Advisory Board and we are looking, at a macro level, at the services the coast guard provides. We are looking at the aids to navigation and at ice-breaking.

Work is virtually complete on the aids to navigation, and there we see that jointly we can move to introduce technology perhaps a little faster than we were planning, and in such a way that it can be done in partnership with industry. We both see a major benefit coming out of this, not just in the sense of the use of new technology—the differential global positioning system and its derivatives—but we also see that as a result of that we should be able to remove some of the older generation of floating aids, for instance. That would save a significant amount of money downstream in terms of the ship time and also the shop time for maintenance and repairs.

We will be starting ice-breaking discussions at our next meeting, on April 3.

The third broad approach in terms of addressing levels of service is that we have just proceeded to consultations now and will be going across the country in each region. In each region we'll be going to four or five sites and at each site we'll be meeting with our major client groups, whether they be ferry operators or fishermen or commercial shippers or recreational boaters or whatever. Now we're at a very narrow geographical focus. What we want to do is to talk with them about how we

[Translation]

Cela ne présente pas une grosse économie. Nous ne prévoyons économiser qu'un million de dollars—soit 25 années-personnes—mais nous envisageons de récupérer les ressources considérables qui servaient à ces inspections en double et de les investir dans un régime accru d'inspection des navires étrangers qui viennent au Canada.

En outre, cette mesure nous permettra d'accorder davantage d'attention à la réforme de la réglementation. Nous aimerions collaborer davantage avec l'industrie pour restructurer les règlements et, pour cela, nous devons être en mesure d'investir les efforts nécessaires.

Nous collaborons à cet égard avec le Council of Marine Carriers de la côte Ouest, avec qui nous essayons de voir comment il serait possible de mettre en place là-bas un régime d'inspection par des tiers; cela signifie que les armateurs appliqueraient un régime de co-inspection, assujéti lui aussi au régime d'assurance de la qualité. Toutefois, il faudrait pour cela apporter certains changements aux règlements.

Toutes ces initiatives visent à réduire les coûts.

Autre grande activité, nous avons entrepris d'aligner nos niveaux de services avec les besoins et les attentes de nos clients. Pour cela, nous avons adopté une démarche à trois volets.

Nous examinons toutes les activités de la Garde côtière pour voir quels services pourraient être réduits sans que le client, l'utilisateur, en souffrent trop. Nous avons identifié des domaines dans lesquels il serait possible de réduire les niveaux de service de façon à économiser 30 millions de dollars. En fait, nous avons commencé à discuter avec l'industrie pour lui expliquer les conséquences de cette mesure. Nous estimons que les répercussions sont acceptables.

Deuxièmement, nous avons chargé la Commission consultative maritime d'examiner avec nous, au niveau de la structure générale, les services offerts par la Garde côtière. Il s'agit surtout des aides à la navigation et de déglacage.

Nous avons à peu près terminé les travaux sur les aides à la navigation et nous prévoyons que, conjointement, nous pourrions commencer à utiliser la technologie un peu plus tôt que prévu, et tout cela, en partenariat avec l'industrie. Nous pensons que cela offrira de grands avantages, non seulement pour ce qui est de l'utilisation de la nouvelle technologie—les avantages du système de positionnement global et de ses dérivés—et cela nous permettra en outre d'éliminer certains des anciens modèles d'aide flottantes, par exemple. Tout cela représenterait des économies considérables de temps, tant pour l'exploitation du navire que pour l'entretien et les réparations en atelier.

À notre prochaine réunion, le 3 avril, nous commencerons à discuter du déglacage.

Troisièmement, sur la question des niveaux de service, nous venons de tenir des consultations et nous en tiendrons d'autres partout au pays. Nous irons à quatre ou cinq endroits, dans chaque région, et à chacun de ces endroits, nous rencontrerons nos principaux groupes de clients, qui peuvent être entre autres des exploitants de traversiers, des pêcheurs, des transporteurs commerciaux ou des plaisanciers. À l'heure actuelle, nous nous concentrons sur l'aspect géographique. Nous voulons discuter

[Texte]

might reduce the levels of service they are specifically using. We hope to have that completed in about June.

[Traduction]

avec nos clients pour déterminer comment nous pourrions réduire les niveaux des services qu'eux utilisent. Nous espérons pouvoir terminer cette phase aux alentours du mois de juin.

• 1550

This three-pronged approach to consultation will allow for initial savings of \$30 million, which is in fact already booked in the program review. We believe there are substantial further reductions that can be had, partly from the results of introducing new technology and also because of the consultations we'll be having with our staffs.

Ce mécanisme de consultation à trois étapes permettra dès le départ de réaliser des économies de 30 millions de dollars, mesures qui sont déjà engagées dans le cadre de l'examen des programmes. Nous pensons que d'autres réductions importantes pourraient être apportées, en partie grâce à l'introduction de nouvelles technologies, mais aussi en raison des consultations que nous tiendrons avec nos employés.

We will be at a stage then where we will have reduced the costs within the coast guard and negotiated with our clients a reduced level of service.

À ce moment-là, nous aurons réduit les coûts au sein de la Garde côtière et aurons négocié avec nos clients une réduction des niveaux de services.

We're then at the third phase. That is where we move into discussions with them about what is the best way to pay for those services. This year we have proposals on the table for increasing fees related to ship safety inspection, harbours and ports, and coast guard radio fees.

Nous en arriverons à la troisième phase, au cours de laquelle nous discuterons avec eux pour savoir quel est le meilleur moyen de payer ces services. Cette année, nous étudions des propositions visant à accroître des tarifs liés aux inspections de la sécurité des navires, aux havres et aux ports, ainsi qu'aux stations de radio de la Garde côtière.

I'd just like to take a minute to explain the rationale behind them because it applies to all of this. The increase in the ship safety inspection fees is there because we want to move to parity with the private sector, that is, we do not want to undermine the commercial activities of the private sector. So we are moving to charge the same as the commercial sector.

Permettez-moi de prendre quelques instants pour expliquer les raisons de ces mesures, car cela s'applique à tous les services. Si nous voulons accroître les frais liés aux inspections de la sécurité des navires, c'est que nous voulons aligner ces tarifs sur ceux du secteur privé de façon à ne pas nuire à ses activités commerciales. Nous proposons donc d'appliquer le même tarif que le secteur commercial.

It's exactly the same thing with harbours and ports. There have been some accusations that the public harbours and ports subsidize the commercial ports, that is, that we are subsidizing them through lower fees. This year we have generally increased the fees for our public harbours and ports. In a very few cases we have actually reduced the fees in order to make sure they stayed on a level playing field with the large commercial ports.

Il en est de même pour ce qui est des havres et ports. Certains ont prétendu que les havres et ports publics finançaient les ports commerciaux, c'est-à-dire qu'ils sont financés au moyen de tarifs moins élevés. Cette année, nous avons augmenté, d'une façon générale, nos tarifs des havres et ports. Dans un nombre très limité de cas, nous avons réduit les tarifs de façon à garantir une certaine équité par rapport aux grands ports commerciaux.

In the case of the coast guard radio fees, we have moved to commercial charges. It is not a main role for us. We happen to be there, and we happen to have the tools. They're there for other purposes. If we can encourage the private sector, the people aboard ship, to use the commercial facilities, so much the better for us.

Nous avons commencé à appliquer les tarifs commerciaux à l'égard des stations de radio de la Garde côtière. Ce n'est pas l'une de nos principales fonctions. En fait, nous le faisons parce que nous sommes là et que nous disposons des outils nécessaires. Nos stations servent à d'autres fins. Si nous pouvons encourager le public, c'est-à-dire les utilisateurs des navires, à utiliser les installations commerciales, tant mieux pour nous.

This year, because it will be put in place in July, we'll save \$3.2 million in revenues, but over a full year it will be \$6 million.

Puisque cette mesure commencera à s'appliquer en juillet, nous prévoyons cette année économiser 3,2 millions de dollars. Sur une année complète, l'économie sera de 6 millions de dollars.

I mentioned that under the federal-provincial partnership we are looking at introducing new fees there as well. They haven't been clarified and negotiated with the industry yet, but there will be significant fees coming in there that will be introduced later this year for the next fiscal year.

J'ai mentionné que, dans le cadre d'un partenariat fédéral-provincial, nous envisageons d'imposer également de nouveaux droits. Tout cela n'a pas encore été précisé ni négocié avec l'industrie, mais des droits considérables seront imposés plus tard cette année, pour le prochain exercice financier.

Finally, next year we would see the coast guard bringing forward proposals for major revenue-generation dealing with the provision of what we call en route services. That's ice-breaking, navigation aids, traffic management, and communications. We will be starting discussions on that with the users this fall. While we have discussed it with them, we haven't actually moved to negotiations yet.

Enfin, l'année prochaine, la Garde côtière entend mettre de l'avant une proposition qui pourrait générer des revenus importants; la proposition vise la prestation de services en route comme le déglacage, les aides à la navigation, la gestion du trafic et les communications. Nous commencerons à négocier cette proposition avec les utilisateurs à l'automne. Nous en avons déjà discuté avec eux, mais nous n'avons pas encore entrepris de négociations.

[Text]

The final point I'd like to address is the merger of the coast guard and the Department of Fisheries and Oceans. We started examining this in the summer of 1994. We looked at what the benefits would be of integrating the two fleets and what would be the best structure for the management of that to provide maximum benefits back to the Crown. It came out that there was a significant benefit in fact.

That led us to consider what would happen if you merged the Department of Fisheries and Oceans with all of the coast guard. There were further benefits that came out of that, not just on the efficiency side but also on the policy and program side.

We undertook a detailed study, which was completed at the end of November, and went through the process of the two ministers recommending it to the Prime Minister, and you'll recognize that in the budget it was announced there will be a merger.

The merger will start on April 1 of this year, and there will be a year of transition ending in April 1996. It's a phased-in approach based on some plans we've been developing over the last few months. Initially, on April 1, 1995, coast guard operations will go over. In about June decisions will be taken on ship safety and on harbours and ports, following the work of this committee and policy decisions by the minister. Then in about the fall the corporate services group from Transport Canada would start moving over. So a phased-in approach would take about a year starting this April.

In conclusion, then, overall we have programmed savings of \$87 million. They are already booked and taken off our reference levels.

The initiatives we've started don't end there. We see that the program review covers the next three years, and we are moving into a five-year timeframe and in some of the activities, longer than that.

• 1555

We believe by working closely with the client groups, and with the active support of the men and women within the Canadian Coast Guard, we can maintain the same high level of marine safety and protection of the environment that we have been maintaining, while making the coast guard a more business-like, a more client-focused, and a stronger organization in support of Canada's goals.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Thomas, for your submission and as a consequence a better understanding of the coast guard's commercialization goals.

Colleagues, we'll go to questioning in the usual manner—10 minutes for each of the opposition and 10 minutes for the government, then into 5-minute rounds after that. We'll start with Mr. Loubier, who is filling in for Mr. Guimond today.

[Translation]

Pour finir, permettez-moi de parler de la fusion de la Garde côtière et du ministère des Pêches et Océans. Nous avons commencé à examiner cette mesure à l'été de 1994. Nous avons étudié quels avantages procurerait l'intégration des deux flottes et quelles structures assureraient une gestion optimale permettant un rendement maximum pour la Couronne. On a constaté que la fusion offrait en fait un avantage considérable.

Cela nous a amenés à examiner quelles seraient les conséquences d'une fusion entre le ministère des Pêches et des Océans et l'ensemble de la Garde côtière. Nous avons constaté que cela présentait d'autres avantages, non seulement au chapitre de l'efficacité, mais aussi au chapitre de la politique et des programmes.

Nous avons entrepris une étude détaillée, qui a été achevée à la fin novembre. Ensuite, les deux ministres ont recommandé la fusion au premier ministre; c'est pourquoi dans le budget, on annonce que la fusion aura lieu.

La fusion entrera en vigueur le 1^{er} avril cette année. Il y aura une année de transition qui prendra fin en avril 1996. Nous procéderons de façon progressive, conformément aux plans que nous avons élaborés au cours des derniers mois. Pour commencer, les opérations de la Garde côtière changeront de ministère le 1^{er} avril 1995. En juin, approximativement, les décisions seront prises quant à la sécurité des navires et aux havres et ports, en fonction des travaux de votre comité et des décisions du ministre. Puis, à l'automne, le Groupe des services ministériels de Transports Canada commencera à déménager. Nous estimons que la transition prendra environ un an, à compter d'avril prochain.

Pour conclure, nous prévoyons des réductions globales d'environ 87 millions de dollars. Cette somme a déjà été prise en compte et retenue de nos niveaux de référence.

Nos projets ne se limitent pas à cela. L'examen des programmes se poursuivra pendant les trois prochaines années. Nos activités s'inscriront dans un cadre quinquennal et, dans certains cas, sur une période encore plus longue.

Si nous travaillons en étroite collaboration avec les groupes-clients et si nous obtenons le support dynamique de tout le personnel de la Garde côtière, nous croyons que ces mesures permettront de maintenir un niveau élevé de sécurité maritime et de protection de l'environnement durant la transformation de la Garde côtière en un organisme ou mode de fonctionnement plus axé sur celui de l'entreprise privée, plus sensible aux besoins de ses clients et mieux en mesure d'aider le Canada à atteindre ses objectifs.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Thomas, de votre témoignage qui nous a permis de mieux comprendre les objectifs de commercialisation de la Garde côtière.

Chers collègues, nous procéderons de la façon habituelle pour les questions—10 minutes pour chaque parti d'opposition et 10 minutes pour les députés du gouvernement, puis une autre ronde de cinq minutes. Nous commencerons par M. Loubier, qui remplace aujourd'hui M. Guimond.

[Texte]

[Traduction]

M. Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot): Monsieur Thomas, bienvenue au Comité des transports. Ça me fait plaisir de participer à vos travaux aujourd'hui. J'aurais plusieurs questions à poser à M. Thomas, mais je vais m'en tenir à quatre.

Premièrement, dans le dernier budget déposé par le ministre des Finances, on parle de commercialisation des services de la Garde côtière. Depuis ce temps, des rumeurs parlent d'économies d'environ 200 millions de dollars qui seraient faites à partir de cette commercialisation des services et qui seraient reflées aux armateurs qui oeuvrent sur le Saint-Laurent, c'est-à-dire dans les ports de Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sept-Îles, ce qui se ferait au désavantage de leur concurrence et à l'avantage des armateurs qui oeuvrent dans les ports des Maritimes, entre autres ceux de Belledune, la région d'origine de l'actuel ministre des Transports, et d'Halifax et même dans les ports américains comme ceux de Boston et de Baltimore. Confirmez-vous cette rumeur de 200 millions de dollars et confirmez-vous que si on reflète cette facture aux armateurs qui oeuvrent sur le Saint-Laurent, la situation que je vous ai décrite pourrait survenir?

Mr. Thomas: Mr. Chairman, this is exactly the kind of question I love to have, because I love killing rumours. It is a rumour. I don't know where it came from.

The only thing I can think of is one and one-half years ago or thereabouts the \$200 million number was floated and it was floated simply because someone asked what a reasonable target would be for cost recovery for the coast guard. Because the aviation and airports were running around 60% or 70%, the question was whether you can be 50% of what they are, whether you can get half-way there. Thirty percent of our budget is \$200 million and that's where that number came from, but there has never been any serious discussion about cost recovery of \$200 million.

The second thing is, in any case there wouldn't be a cost recovery that was focused on the river to the exclusion of the rest of Canada. Whatever we would be putting in place for cost recovery would be applied equitably across the whole of the country, so there would be no disadvantage to any particular part, whether it be the river or anywhere else.

It's not even clear at this stage whether it is the shipowners, in fact, who would pay, because we have not started discussions as to what the nature of the cost recovery would be—that is, whether it would be based on a fee or a tax, for instance. Depending on the approach taken, it could be attributed to different parties.

M. Loubier: Monsieur Thomas, je ne vous donnerai pas l'occasion de supprimer facilement les rumeurs au cours de mes trois prochaines questions. Il n'y aura plus de rumeurs, vous pouvez en être assuré.

Voici l'autre commentaire que j'aimerais faire sur ce que vous avez dit. Si tous les armateurs sont traités de la même façon, autant ceux des Maritimes que ceux du Saint-Laurent, vous ne contrôlerez toujours pas les armateurs qui oeuvrent dans le port de Boston et dans celui de Baltimore. Donc, si vous réduisez la compétitivité, vous réduisez la compétitivité de tout le monde au Canada en faveur des ports de Boston et de Baltimore.

Mr. Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot): Mr. Thomas, welcome to the Standing Committee on Transportation. I am quite pleased to work with you Committee today. Although I could ask many questions to our witness, I will limit myself to four.

First of all, the commercialization of the Coast Guard services is mentioned in the last budget tabled by the Minister of Finance. Since then, there have been some rumours that this commercialization might bring about \$200 million in savings. These savings would be passed on to the shipowners who use the St. Lawrence Seaway, that is the ports of Montreal, Quebec, Trois-Rivière and Sept-Îles which would undermine their competitiveness to the benefit of shipowners who use the ports of the Maritime provinces, the Port of Belledune among others—which is located in the very same region the Minister of Transport comes from—the Port of Halifax and even American ports like those of Boston and Baltimore. Can you confirm this rumour about these \$200 million in savings and can you also confirm about the possibility that the situation I have just described could happen, if the shipowners who use the St. Lawrence Seaway have to foot the bill?

M. Thomas: Monsieur le président, j'aime beaucoup ce genre de questions car j'adore désamorcer les rumeurs. Ce n'est qu'une rumeur et je n'en connais pas la source.

La seule source qui me vient à l'esprit, c'est qu'il y a un an et demi, environ, ce chiffre de 200 millions de dollars a été mentionné, tout simplement parce que quelqu'un avait demandé à quoi on pouvait raisonnablement s'attendre en matière de recouvrement des coûts de la Garde côtière. Puisque la proportion était de 60 ou 70 p. 100 pour l'aviation et les aéroports, il s'agissait de déterminer si nous pouvions en arriver à une proportion de 50 p. 100. Deux cents millions de dollars, cela représente 30 p. 100 de notre budget, et c'est de là que le chiffre vient; toutefois, il n'y a jamais été sérieusement question que le recouvrement des coûts puisse attendre 200 millions de dollars.

Deuxièmement, il n'est pas question de limiter le recouvrement des coûts au fleuve, à l'exclusion de tout le reste du Canada. Toute mesure mise en place pour le recouvrement des coûts s'appliquera de façon équitable à l'ensemble du pays de façon à ne désavantager aucune région en particulier, qu'il s'agisse du fleuve ou d'une autre région.

On ne sait même pas encore vraiment si ce sont les armateurs, en fait, qui paieront la facture, car nous n'avons pas encore commencé à discuter de ce que sera la nature du recouvrement des coûts—c'est-à-dire, s'il se fondera sur des droits ou des impôts, par exemple. Selon la méthode adoptée, les frais pourraient être répartis entre différentes parties.

Mr. Loubier: Mr. Thomas, in my three next questions I will not give you the opportunity to kill rumours so easily. I can assure you there will be no other rumours.

There is another comment I would like to make on what you have said. If all shipowners are treated equally, those in the Maritimes as well as those who use the St. Lawrence, you would still have no control on shipowners who use the ports of Boston and Baltimore. Consequently, if you undermine someone's competitiveness, it will be everyone's competitiveness in Canada, to the benefit of the ports of Boston and Baltimore.

[Text]

J'ai une deuxième question, monsieur Thomas.

Selon M. Keller, qui est président de CAST, et M. Henrico, qui est président de Terminus Racine, la région des Laurentides n'a pas de brise-glaces et de navires adéquats pour procéder à un déglacage efficace du Saint-Laurent et du golfe du Saint-Laurent. Est-ce que ce sont toujours des rumeurs ou si les gens qui oeuvrent dans l'industrie ont raison? Je vous demande ce que vous en pensez.

• 1600

Mr. Thomas: Concern has been expressed by some staff members within the Laurentian region that they would like to have more ice-breakers under their control. But we approach ice-breaking from Cabot Strait right through to west of Anticosti as a zone. We use ships from all three regions; that is, from Newfoundland, from the Maritimes, and from the Laurentian region.

We approach it that way because the ships pass right through, as I say, from one region to the next. We're trying to do it without boundaries. We received a number of letters last year that in fact were very congratulatory about the level of ice-breaking services provided.

So have industry expressed a concern? No, they haven't. They have not expressed a concern to me. In fact, quite the contrary, they have been quite congratulatory about the level of service being provided.

Am I aware some concern is being expressed? Yes, but it's by the staff, and I believe it's more a turf question. That is, ownership is nine-tenths of power. I think it's more related to that.

If I might to add to that, we did examine that in some detail with my officer who is responsible for the program in headquarters, as well as with the three director-generals from the three regions involved. The conclusion was that we should not make any changes to the allocation of the ice-breakers across the regions, that the system we had was working better and better each year.

M. Loubier: MM. Henrico et Keller ont peut-être la même conviction que vous. Je vous poserai une question complémentaire à celle-là pour rassurer nos collègues du Parti réformiste. N'est-il pas vrai que le déglacage du Saint-Laurent ne profite pas uniquement à l'ouverture du Port de Montréal, mais prévient aussi des inondations sur l'île de Montréal et dans plusieurs communautés des provinces maritimes comme Corner Brook, Botwood à Terre-Neuve et Dalhousie au Nouveau-Brunswick.

Mr. Thomas: We do carry out flood control. It's west of Montreal Island, where we have the hydro utilities, and in New Brunswick, on the Miramichi and so on. This year flood control is not a problem. It is something we undertake. It isn't a cost that would be attributed back to the commercial sector, because it's not aimed at them.

[Translation]

I would like to ask you a second question, Mr. Thomas.

According to the chairman of CAST, Mr. Keller, and Mr. Henrico, who is president of Terminal Racine, the Laurentian region does not have ice-breakers or the sort of ship necessary to efficiently break ice on the St. Lawrence River or in the Gulf of the St. Lawrence. Are these rumours also or are the industry people right about this? I'd like to know your opinion on this.

M. Thomas: Certains membres de notre personnel de la région des Laurentides ont dit qu'ils aimeraient avoir plus de brise-glaces sous leur tutelle. Mais pour nous, la superficie qui s'étend du détroit de Cabot jusqu'à l'ouest d'Anticosti ne constitue qu'une seule zone de déglacage. Nous utilisons des navires des trois régions, soit de Terre-Neuve, des Maritimes et de la région des Laurentides.

Si nous considérons cette région comme une seule zone, c'est parce que les navires la traversent d'un bout à l'autre. Nous essayons d'éliminer les frontières. En fait, nous avons reçu l'an dernier des lettres qui nous félicitaient chaudement du niveau de nos services de déglacage.

Les représentants de l'industrie se sont-ils dit préoccupés? Non, du moins, ils ne me l'ont pas dit à moi. En fait, ils m'ont dit tout le contraire, et m'ont plutôt félicité du niveau de nos services.

Suis-je au courant qu'il y a des préoccupations? Oui, mais elles proviennent de notre personnel, et je crois que c'est beaucoup plus une querelle de clochers qu'autre chose. On sait bien que la propriété garantit presque la totalité du pouvoir. C'est beaucoup plus cela qu'autre chose.

De plus, nous avons étudié la question assez en détail avec celui de mes agents qui est chargé du programme à l'administration centrale, et avec les trois directeurs généraux régionaux. Il a été décidé de ne pas modifier la répartition des brise-glaces dans les régions, parce que le système actuel fonctionnait de mieux en mieux, d'une année à l'autre.

Mr. Loubier: Messrs. Enrico and Keller might be of the same opinion. I will ask you a supplementary question with a view to reassuring our colleagues of the Reform Party. Is it not true that ice-breaking on the St. Lawrence helps not only to open the port of Montreal but helps also to prevent flooding on the Island of Montreal and in several communities in the Maritimes such as Corner Brook, Boatwood in Newfoundland and Dalhousie in New Brunswick?

M. Thomas: Nous tentons effectivement de prévenir les inondations dans l'ouest de l'île de Montréal, là où se trouvent les installations hydro-électriques, et au Nouveau-Brunswick, sur la Miramichi, notamment. Cette année, les inondations ne posent pas de problèmes. Mais cela fait partie de nos activités. Or, ce coût ne pourrait être imputable au secteur commercial, puisque c'est une activité qui ne leur est pas destinée.

[Texte]

We keep track of those costs, whether we are doing commercial ship escorting or we're doing flood control. In some cases it's quite easy. If you're up the Miramichi doing flood control, you know where you are. If you're west of Montreal, you know you're doing it for flood control there too. So it's relatively easy to define.

It isn't a cost we charge back, or intend to charge back, to shipowners, either.

M. Loubier: M. Thomas ne vient pas tous les jours au Comité des transports. Le 21 février 1995, le Comité des transports tenait des audiences à Vancouver et mon illustre collègue de Beauport—Montmorency—Orléans, M. Guimond, était présent à ce moment-là. Le Comité des transports a reçu la *United Fishermen and Allied Workers' Union*.

Sa représentante, M^{me} Sciarretta, déplorait le fait que le Conseil consultatif du transport maritime, qui a comme objectif de conseiller M. Thomas, n'était pas représentatif puisque des organismes régionaux tels que son organisme à elle n'étaient pas représentés à ce conseil. Mon illustre collègue de Beauport—Montmorency—Orléans avait ajouté, à ce moment-là, que c'était le deuxième groupe à caractère régional qui mentionnait cette lacune au niveau du Conseil consultatif du transport maritime qui, rappellez-le, est un groupe qui conseille directement le commissaire, c'est-à-dire M. Thomas, en l'aidant à orienter la restructuration dans le transport maritime.

M^{me} Sciarretta a écrit à M. Thomas et jusqu'à présent, elle n'a pas eu de réponse. Pourriez-vous confirmer que, premièrement, vous répondrez à M^{me} Sciarretta et, deuxièmement, que vous ferez une place aux organismes régionaux au sein du Conseil consultatif du transport maritime?

• 1605

Mr. Thomas: Yes, Mr. Chairman, I can confirm that I will respond if I haven't responded already.

We have three representatives from the west coast: Mr. Russ Cooper, who is the chairman of the Council of Marine Carriers; Ron Cartwright, who is the executive director of the Chamber of Shipping of B.C.; and Tom Culham, who is the vice-president, competitiveness, for the Council of Forest Industries. Each of those representatives has worked with his colleagues.

It is impossible to have every regional organization on the Marine Advisory Board. One of the reasons for trying to limit it to 15 to 17 members is that it becomes unmanageable beyond that.

We have a representative from the fishing industry. In fact, it is Ches Cribb, who is from the east coast. He is the vice-president of the Fishermen, Food and Allied Workers Union out of Marystown, Newfoundland.

We have said we would rotate some of the members on a one-year or two-year basis in order to have the various interests come to the table—that as long as we had a broad-based regional representation, as well as client representation, that was about what we could do.

[Traduction]

Nous tenons néanmoins compte de tous ces coûts, que nous escortions un navire commercial ou que nous faisons de la prévention d'inondations. Dans certains cas, c'est assez simple. Si vous vous trouvez sur la Miramichi pour tenter d'enrayer une inondation, vous savez pertinemment bien où vous êtes. Si vous êtes dans l'ouest de Montréal, vous savez que votre activité consiste à enrayer l'inondation, là aussi. C'est une activité relativement facile à définir.

Nous n'avons pas non plus l'intention de facturer cette activité aux armateurs.

Mr. Loubier: Mr. Thomas is not a frequent visitor to the transport committee. On February 21st 1995, the transport committee held hearings in Vancouver that my illustrious colleague from Beauport—Montmorency—Orléans, Mr. Guimond, attended. The transport committee heard the "United Fishermen and Allied Workers' Union".

The union representative, Mrs. Sciarretta, complained that the Marine Advisory Board, whose objective is to advise Mr. Thomas, was not representative since regional organizations such as hers were not represented on the board. My illustrious colleague of Beauport—Montmorency—Orléans had added that it was the second regional organization that mentioned this weakness in the Marine Advisory Board which, may I remind you, is supposed to advise directly the Commissioner, Mr. Thomas, and help him in the restructuration of marine transportation.

Mrs. Sciarretta has written Mr. Thomas and it seems that she has not yet received an answer. Could you first confirm to us that you will indeed be replying an answer to Mrs. Sciarretta and second that you will open the Marine Advisory Board to regional organizations?

M. Thomas: Oui monsieur le président, je peux confirmer que je lui répondrai, si ce n'est déjà fait.

Nous avons trois représentants de la côte ouest: M. Russ Cooper, président du «Council of Marine Carriers»; Ron Cartwright, directeur administratif de la «Chamber of Shipping of B.C.»; et Tom Culham, vice-président à la compétitivité, du «Council of Forest Industries». Chacun de ces représentants a déjà travaillé avec ses collègues.

Il est impossible de songer à envoyer un représentant de chaque organisme régional au Conseil consultatif du transport maritime. En effet, il serait impensable de songer à travailler avec un organe qui compterait plus de 15 à 17 membres.

Nous comptons un représentant de l'industrie des pêches, Ches Cribb, qui vient de la côte est et qui est vice-président du Syndicat des pêcheurs, de l'alimentation et travailleurs assimilés de Marystown, à Terre-Neuve.

Nous avons dit que nous assurerions le roulement de certains membres sur un ou deux ans, afin que les divers groupes d'intérêts puissent intervenir à la table—puisque dans la mesure où nous avons une représentation des régions et des clients la plus étendue qui soit, nous pouvions difficilement faire plus.

[Text]

I realize that those who are members think the Marine Advisory Board is working well and they're quite happy with that. Those who are not members would like to be, and all I can say is that I'm trying to manage the participation as best I can.

M. Loubier: Vous devriez peut-être considérer la *United Fishers and Allied Workers' Union* puisqu'elle représente 7 000 personnes en Colombie-Britannique, dont à peu près 1 900 sont propriétaires de navires. Je pense qu'ils sont très représentatifs des gens qui sont impliqués dans le transport maritime en Colombie-Britannique. Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Thomas.

Mr. Thomas: I agree with you that there is a need to consider them, and I will certainly be doing that. We had the east coast fishermen represented this time; we'll move to the west coast next time.

There is a regional advisory committee. We have national and regional levels of the Canadian Marine Advisory Committee, CMAC. We have about 1,200 members nationally and we break down to regional meetings. She certainly is invited to attend that at the regional level. So there is an opportunity for that regional input, both through the CMAC and through the MAB members. But we will certainly consider the union for involvement.

The Chairman: Just to correct the record for Mr. Loubier, Belledune is not in the riding of the Minister of Transport.

It is sometimes good to have continuity when you roll with a committee across the country, because when Mr. Loubier mentioned Boston and these other influences and the competitive nature of the St. Lawrence Seaway for them against us, it was also interesting to note, for example, how Halifax was complaining that the commercialization, the competitive aspect, was unbalanced because the port of Montreal, for example, got ice-breaking that they didn't pay for.

As a supplementary on Mr. Loubier's question on ice-breaking, do you ice-break year-round or just at the end of a season for flood control?

Mr. Thomas: In ice-breaking we have—

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): *[Inaudible—Editor]*

The Chairman: No, for flood control. I meant all winter long, Mr. Comuzzi. Obviously we're not going to do it in July.

Mr. Thomas: In fact, we do ice-breaking year-round. We do ice-breaking in our summer, of course, up in the Arctic. All of our heavy ice-breakers move to the Arctic for ice-breaking there. In our winter they work in the lakes, the river, and the gulf.

The flood-control season is year-round, so we do flood control as part of the ice-breaking process. When you come to the smaller rivers around New Brunswick and coming up through Quebec, the heavier emphasis tends to be more in the spring.

Mr. Hoepfner (Lisgar—Marquette): This is a new subject to me. Some of my questions might be somewhat out of context, because I'm new on this committee.

[Translation]

Ceux qui sont membres du Conseil consultatif du transport maritime ont l'impression qu'il fonctionne bien et ils en sont satisfaits. Par contre, ceux qui n'en sont pas membres, voudraient bien en faire partie, et j'essaie de gérer de mon mieux la liste de membres.

Mr. Loubier: You might want to consider the United Fishers and Allied Workers' Union since it represents 7,000 members in British Columbia of which some 1,900 own ships. They seem to me to be very representative of those who are involved in maritime transportation in British Columbia. Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Thomas.

M. Thomas: Je conviens qu'il est nécessaire de les considérer, et je le ferai sans doute. Cette fois-ci, nous avons eu comme représentants les pêcheurs de la côte est, et nous pourrions passer à la côte ouest la prochaine fois.

Il existe également un comité consultatif régional. Le Conseil consultatif maritime canadien est représenté à l'échelle nationale et à l'échelle régionale. Le CCMC compte environ 1 200 membres et se divise en chapitres régionaux. M^{me} Sciarretta pourrait assister aux réunions au palier régional. Vous voyez que les régions peuvent faire valoir leurs points de vue, soit par le truchement du CCMC du CCTM. Nous envisageons sérieusement de faire participer le syndicat.

Le président: Une petite correction à l'intention de M. Loubier. Belledune ne se trouve pas dans la circonscription du ministre des Transports.

Il est parfois souhaitable d'assurer une certaine continuité lorsqu'un comité voyage d'un bout à l'autre du pays; en effet, lorsque M. Loubier a parlé de Boston, des autres influences et de la concurrence des Américains sur la Voie maritime du Saint-Laurent, on a noté aussi, fait intéressant, que Halifax se plaignait de l'aspect concurrentiel qu'allait entraîner la commercialisation. En effet, Halifax criait à l'injustice car elle affirmait que Montréal conservait des services de déglacement gratuitement.

Dans le même ordre d'idées que M. Loubier, assurez-vous des services de déglacement toute l'année ou uniquement à la fin de la saison pour prévenir les inondations?

M. Thomas: Pour le déglacement, nous avons. . .

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): *[Inaudible—Éditeur]*

Le président: Non, pour enrayer les inondations. Monsieur Comuzzi, je voulais dire tout l'hiver. Nous n'allons évidemment pas faire de déglacement en plein mois de juillet.

M. Thomas: En fait, nous faisons effectivement du déglacement pendant toute l'année. Au cours de notre été à nous, tous nos brise-glaces lourds se déplacent jusque dans l'Arctique. Pendant notre hiver à nous, ils reviennent déglacer nos lacs, le fleuve et le golfe.

La prévention des inondations se fait à longueur d'année, et cela fait partie des activités de déglacement. Pour les plus petites rivières autour du Nouveau-Brunswick et celles qui traversent le Québec, on fait surtout de la prévention d'inondations au printemps.

M. Hoepfner (Lisgar—Marquette): Tout cela est nouveau pour moi. Comme j'arrive à peine au comité, certaines de mes questions sembleront peut-être déplacées.

[Texte]

I am interested in the fees you're going to charge to product. How will that affect grain shipping? Will there be two charges, at Thunder Bay and then at Montreal, where you reload it to go to the ocean vessels?

[Traduction]

Ce qui m'intéresse, ce sont les frais que vous allez imposer à l'utilisation de vos produits. Quelles conséquences cela aura-t-il sur le transport du grain? Y aura-t-il des frais différents imposés à deux endroits, un à Thunder Bay et l'autre à Montréal, au moment du rechargement sur les navires océaniques?

• 1610

Mr. Thomas: The fees at Thunder Bay and at Montreal are set by the port authorities. Depending on the results of this committee and the recommendations you're making with respect to commercial ports, they could move to... I doubt they'll ever move to the same fee structure because they work independently. They could have different fee structures. They are set independently by that port authority. The coast guard isn't involved in the establishment of those fees. Even Thunder Bay, which is currently a harbour commission, which reports through me, is a harbour commission and is therefore is at arm's length, and they establish their own fees.

Mr. Hoepfner: Am I right to believe, then, that up to now these costs were paid by the federal government and they will now be recaptured by the grain trade?

Mr. Thomas: None of those costs has been paid by the federal government at those two ports. They're both commercial ports charging a fee in order to make a profit. The government does not subsidize either of those.

Mr. Hoepfner: So we have the fees added into our costs already?

Mr. Thomas: Yes, for those two ports.

Mr. Hoepfner: Yes. Thank you. The other thing I was surprised at was ice-breaking in the Arctic all summer. Where do you ice-break?

Mr. Thomas: Everywhere from the west and Tuktoyaktuk right around to the east. In the west it's the re-supply of the western Arctic and down the Mackenzie River. It's the main transportation route into northern middle Canada. We have an ice-breaker that usually comes around from the west coast to service that, to put in aids primarily, but it's a re-supply function.

In the eastern Arctic there is also a re-supply function, but there are also two mines and an oilfield that are operational and we escort the commercial carriers out of the Arctic.

Mr. Hoepfner: There's ice all summer there that you have to work with?

Mr. Thomas: Absolutely. We start at the end of May with our first port of call up there, and as the summer progresses the ice moves to the west so it opens up, and then we have to be out of there about the end of August getting into September.

Mr. Hoepfner: When do you get into Churchill, then?

Mr. Thomas: Churchill would probably be around the end of May and into June.

Mr. Hoepfner: Is there a possibility of moving grain out of there at that time, then?

M. Thomas: Les tarifs à Thunder Bay et à Montréal sont fixés par les autorités portuaires. Selon les recommandations que fera votre comité aux ports commerciaux, les tarifs pourraient... je doute que l'on adopte jamais la même structure tarifaire, car les deux ports sont indépendants l'un de l'autre. Ils pourraient opter pour des structures tarifaires différentes qui seraient fixées indépendamment par les autorités portuaires respectives. La garde côtière n'a rien à voir à l'établissement des tarifs. Même Thunder Bay, qui est actuellement une commission portuaire et qui par conséquent est autonome, fixe ses propres tarifs.

M. Hoepfner: Ai-je donc raison de croire que jusqu'à maintenant, ces coûts étaient assumés par le gouvernement fédéral et que désormais, ils devront être assumés par l'industrie céréalière?

M. Thomas: Aucun de ces tarifs n'a jusqu'à maintenant été assumés par le gouvernement fédéral, dans aucun des deux ports. Ce sont des ports commerciaux tous deux qui établissent leur frais afin d'être rentables. Le gouvernement n'en subventionne aucun des deux.

M. Hoepfner: Les tarifs font donc déjà partis des coûts?

M. Thomas: Oui, dans ces deux ports.

M. Hoepfner: Bien, je vous remercie. L'autre chose qui me surprend, c'est le service de déglacage dans l'Arctique pendant l'été. Où déglacez-vous?

M. Thomas: Nous déglaçons tout ce qui se trouve entre l'ouest et Tuktoyaktuk jusqu'à l'est. Dans l'ouest, il s'agit de ravitailler l'ouest de l'Arctique et le long du Mackenzie, puisque le fleuve est la voie de transport principale jusqu'au centre-nord du Canada. Nous avons un brise-glace qui vient d'habitude de l'ouest pour offrir ce service, c'est-à-dire pour installer surtout les aides à la navigation, mais aussi pour permettre leur ravitaillement.

Dans l'est de l'Arctique nous effectuons également le ravitaillement, mais comme il se trouve également dans la région deux mines et un champ de pétrole qui sont exploités, nous escortons les transporteurs commerciaux qui sortent de l'Arctique.

M. Hoepfner: Il y a de la glace pendant tout l'été pour vous tenir occupés?

M. Thomas: Tout à fait. Nous commençons à la fin mai par notre premier port d'escale, et au fil de l'été, la glace se déplace vers l'ouest et ouvre donc la voie; ensuite, nous devons avoir quitté la région vers la fin d'août, début septembre.

M. Hoepfner: Quand arrivez-vous à Churchill?

M. Thomas: Nous arrivons vers la fin de mai, début juin à Churchill.

M. Hoepfner: Serait-il possible, dès ce moment-là, d'expédier des céréales?

[Text]

Mr. Thomas: From an ice-breaking point of view that wouldn't be the issue. It would be expensive at some point.

Mr. Hoepfner: But you're breaking ice already, aren't you?

Mr. Thomas: We wouldn't go there if we didn't have to.

Mr. Hoepfner: Okay. You come in from where, from the west coast, then?

Mr. Thomas: No. We come in from the east coast. We normally have one of our ice-breakers positioned just at the entrance to Hudson's Bay and it stays up there and it's positioned there in order that it can work both north and south as well as into Hudson's Bay. As you might imagine, there's not an awful lot of traffic going into Hudson's Bay.

Mr. Hoepfner: I was there last summer and I figured the first supply ship that came in was somewhere around the middle of July. Am I wrong there?

Mr. Thomas: It could have come in about that time. It probably would have come in without escort.

Mr. Hoepfner: Yes. Thank you, Mr. Thomas.

Mr. Thomas: You're quite welcome.

Mr. Fontana (London East): Mr. Thomas, thank you for your comprehensive outline of your future plans for the coast guards.

First, I'm really heartened by the Bloc's seeming commitment to western Canada and speaking on behalf of the B.C. fishery. I think things are looking up for the country. It's fantastic. Thank you for bringing that up. We'll be better friends after the referendum, I'm sure.

I want to talk about navigational systems, because during our hearings especially along the seaway, it became clear from the users of the system that want a users' say in user-pay system that the navigational aids and the new technologies that exist... and I think you spend about \$289 million a year on expenditures with respect to navigational systems. They seem to think sometimes at the beginning of the season or at the end of the season, by the time you end up putting up those navigational aids they've been able to do without the assistance of those aids and the new technology has essentially left a lot of those navigational aids redundant.

I know in your paper here you talked about potential savings. Could you expand on where you think new technology... and the fact that perhaps the private sector, the shippers themselves, knowing the waters as they do, are quite capable of manoeuvring their ships without the navigational aids? That is a pretty hefty bill, \$289 million per year.

Mr. Thomas: First of all, I probably need to clarify that navigational aids are an activity within the coast guard. That includes everything from dredging the St. Lawrence... the seaway is dredged under that. We spend, for instance, \$20 million to \$25 million per year dredging. That's part of that cost.

[Translation]

M. Thomas: Ce n'est pas un problème du point de vue déglacage. D'un autre point de vue, cela pourrait coûter cher?

M. Hoepfner: Mais vous faites déjà du déglacage à ce moment-là, n'est-ce pas?

M. Thomas: Nous n'irions pas si c'était inutile.

M. Hoepfner: Bien. D'où arrivez-vous? De la côte ouest?

M. Thomas: Non. Nous arrivons de la côte est. Normalement, un de nos brise-glaces est placé à l'entrée de la baie d'Hudson et y reste de façon à pouvoir travailler soit vers le nord soit vers le sud, de même que dans la Baie D'Hudson. Comme vous pouvez l'imaginer, on ne se bouscule pas à l'entrée de la Baie d'Hudson.

M. Hoepfner: J'y étais l'été dernier, et j'ai l'impression que le premier navire de ravitaillement ne parvient à la Baie d'Hudson que vers la mi juillet. C'est bien cela?

M. Thomas: C'est à peu près cela. Ce premier navire peut naviguer sans escorte.

M. Hoepfner: Oui. Merci, monsieur Thomas.

M. Thomas: Je vous en prie.

M. Fontana (London-Est): Monsieur Thomas, merci de nous avoir si bien expliqué vos projets d'avenir pour la garde côtière.

D'abord, j'ai été plus que rasséréné par l'intérêt que semble porter le Bloc à l'ouest du Canada et à la cause de la pêche en Colombie-Britannique qu'il semble avoir pris à son compte. Notre pays peut reprendre espoir, c'est merveilleux. Merci d'avoir soulevé cette question: je suis sûr que nous serons de bien meilleurs amis le lendemain du référendum.

J'aimerais vous parler des aides à la navigation. Tout au long de nos audiences, et particulièrement le long de la Voie maritime, il a semblé clair que les utilisateurs du système veulent avoir leur mot à dire dans l'établissement d'un barème de tarifs à l'utilisation et que les aides à la navigation et les nouvelles techniques qui existent... Et je pense que vos systèmes d'aide à la navigation vous coûtent quelque 289 millions de dollars par an. Or, pour ce qui est du début ou de la fin de la saison de navigation, les utilisateurs semblent croire que comme vous mettez tellement de temps à installer les aides à la navigation, ils arrivent la plupart du temps à naviguer sans y avoir recours et que les nouvelles techniques rendent les aides à la navigation plutôt désuètes.

Dans votre document, vous mentionnez des économies possibles. Pourriez-vous nous parler de ces nouvelles techniques et nous expliquer si le secteur privé, c'est-à-dire les armateurs qui connaissent bien les eaux dans lesquelles ils naviguent, ne seraient pas en mesure de manoeuvrer leurs navires sans ces aides à la navigation que vous installez? Après tout, elles coûtent assez cher, à raison de 289 millions de dollars par an.

M. Thomas: D'abord, une précision: Les aides à la navigation constituent une activité parmi d'autres de la Garde côtière. Cette activité inclut beaucoup de choses, notamment le dragage de la Voie maritime du St-Laurent. Ainsi, sur les 289 millions de dollars nous dépensons de 20 à 25 millions de dollars par an pour le dragage.

[Texte]

So it doesn't really relate to navigational aids. It's an aid to navigation. We also have under that everything from our LORAN Charlie stations on the coast. . . ocean navigation would come under that. When you get right down to navigational aids, it's about \$110 million, in fact.

About the technology we are looking to put in place, we are moving as fast as we can. We have piloted a system over the past year. We have it essentially in place. We'll have it in place and operational by about the fall of 1996. We haven't had the standards for the electronic charts agreed to until just several months ago.

So it's a technology that is being put in place. As with everything else, once you know it's coming in, you want it immediately. But we had to put it in place in order that we could guarantee the accuracy and reliability of the navigational aids. That process is continuing, because it comes all the way from Newfoundland through to the west coast. It's not just on the lakes and the river.

On the lakes and the river we largely have it in place now. We have the electronic charts in place. This summer we are starting on a pilot project with industry, and working with them, on the use of those aids.

We have been sending out warnings that at this time, until we go through all the testing, they can't rely on them 100%. We've provided that warning. After the fall of 1996 they can rely on them. So there is a growing period here.

It's a system that's being put in place in cooperation with the U.S. They cover some and we cover some. Of course the actual satellite signal comes from the U.S. Part of the discussion has been about making sure that satellite signal will be available, because once ships move over to that technology, we don't want them to be lost. So a lot of discussion has been going on to make sure that technology would be available to them.

Mr. Fontana: Along those same lines, Mr. Thomas, if in fact we're so close to putting that new technology in place, and given the assurances about being able to use that system and start in 1996, of the \$110 million, what do you think are the potential savings from the conversion of that system, say from 1996 to the year 2000? Do you think 80% savings in that whole navigational budget of about \$110 million are achievable, as an estimate?

Mr. Thomas: What the private sector has been talking about is being able to take out 80% of the commercial aids. That was a number picked out of the air. What we need to do is to have a number of captains and pilots carry through the route and identify the aids that can actually be taken out. We know a large number will be able to be taken out, but whether it's 50% or 80% we don't yet know, and that will need to determine the cost.

There will be a significant cost saving, but I don't know whether it's half of that. It will be a significant cost saving, though.

Mr. Fontana: Secondly, what we have heard so far is that the users of the system especially would like to know. . . I think you've already indicated there's been a tremendous amount of consultation with the users. They don't mind paying

[Traduction]

Mais le dragage ne constitue pas en soi une aide à la navigation: Cela permet la navigation. Cette activité comprend également les stations LORAN "C" pour la navigation côtière. Les aides à la navigation à proprement parler ne représentent qu'environ 110 millions de dollars.

Au sujet des nouvelles techniques, nous allons aussi vite que nous le pouvons. L'année dernière, nous avons mis à l'essai un système qui sera opérationnel vers l'automne 1996. Ce n'est qu'il y a quelques mois à peine, que nous avons fait accepter les normes pour les tableaux électroniques.

Nous sommes en train d'instaurer cette technologie. Comme pour n'importe quoi, dès que l'on entend parler de quelque chose, on voudrait pouvoir l'utiliser immédiatement. Mais nous avons dû d'abord avoir un projet pilote pour pouvoir garantir l'exactitude et la fiabilité des aides à la navigation. Tout cela est en marche actuellement, puisqu'il s'agit d'un système qui s'étend de Terre-Neuve à la côte ouest, et pas seulement sur les lacs et le fleuve.

Le système est déjà bien en place sur les lacs et le fleuve. Nous avons déjà d'excellents tableaux électroniques. Cet été, nous lançons un projet pilote de concert avec le secteur industriel sur l'utilisation des aides en question.

Les avertissements que nous avons envoyés jusqu'à maintenant ne peuvent pas être considérés par les navigateurs comme fiables à 100 p. 100, tant que nous n'aurons pas fait toutes les mises à l'essai. Mais nous envoyons déjà nos avertissements, et à l'automne 1996, nous considérons qu'ils seront devenus fiables. Nous sommes en période de croissance.

Ce réseau est installé en collaboration avec les États-Unis qui couvrent une partie du territoire, et nous l'autre. Bien sûr, le signal satellite en soi provient des États-Unis. Dans nos discussions, nous avons voulu nous assurer que le signal satellite serait accessible, car à partir du moment où les navires optent pour cette technique, il ne faudrait pas qu'ils se perdent en cours de route. Nombre de nos discussions ont donc porté sur l'assurance que nous donnait les États-Unis que nos navires auraient accès à cette technique.

M. Fontana: Dans le même ordre d'idée, monsieur Thomas, si nous sommes véritablement à la veille d'instaurer ce nouveau réseau et si vous nous assurez qu'il sera utilisable en 1996, quelles pourraient être d'après vous les économies potentielles que pourrait représenter la conversion à ce système, entre 1996 et l'an 2000, par exemple? Croyez-vous que l'on pourrait économiser jusqu'à 80 p. 100 de l'ensemble de votre budget de 110 millions de dollars d'aides à la navigation?

M. Thomas: Le secteur privé, lui, parle de retirer 80 p. 100 des aides commerciales. C'est un chiffre tiré de nulle part. Ce qu'il faut, c'est que des pilotes et des capitaines parcourent l'itinéraire et identifient les aides qui pourraient être retirées. Nous savons qu'on pourra en retirer une grande partie d'entre elles, mais quant à savoir s'il s'agira de 50 p. 100 ou de 80 p. 100 du total, nous n'en savons rien, et c'est le chiffre qu'il nous faut pour déterminer les économies.

L'épargne sera importante, mais je ne puis dire si elle représentera la moitié du budget. Mais je sais que ce sera beaucoup.

M. Fontana: Deuxièmement, nous avons entendu dire que jusqu'à maintenant ce sont les utilisateurs du système, et surtout eux, qui voudraient savoir. . . Vous nous avez dit que vous consultiez énormément les utilisateurs. Ceux-ci

[Text]

user fees and having something to say about what those fees should be, but what they need to know is what are the basic services that can be provided by the coast guard and what are not... and then essentially divvy up those costs that would accrue to them.

I think in your consultations you indicated that's the format or approach you've taken. But on page 7 of your cost recovery scenario—and I know the coast guard's cost recovery is roughly 4% or 5% now; I might be wrong—you talk about an alternative to looking at cost recovery as being imposing a harbour maintenance fee similar to that of the United States.

• 1620

Now, I'm sure we'll get into that a little more tomorrow when we talk about the seaway. As you know, the United States doesn't have toll fees like we do, and therefore imposing another tax on the users of the system doesn't seem to me to be moving in the direction of becoming more competitive. I just wondered whether you might want to expand on a harbour maintenance fee.

Mr. Thomas: In the U.S. the users do pay a harbour maintenance fee.

Mr. Fontana: Yes, they do but not a toll.

Mr. Thomas: That harbour maintenance tax, which is an *ad valorem* tax paid on the value of the cargo loaded and unloaded, is the basis by which the government receives the money. Then they turn around and pay the service directly, either through the U.S. Coast Guard or through the Corps of Engineers, depending on what it is.

What we are trying to do is use quite a different approach in the government now, that is, to try to move so that rather than the government paying through appropriations, the users pay directly. We have generally been using fees, and the only question of a tax is as another alternative to address a whole range of services that are currently not being charged for by either a fee or anything else.

So in some respects it's bringing us up to par with the U.S. where they do pay that tax. We don't now. When I did talk to industry about this a year or so ago, there was some thought of moving to a level playing field using the same type of harbour maintenance tax. What I did here was say, if we use the same rate they have, this is what the impact would be on the Canadian shipping industry, that is, \$80 million.

It is not something that could be put in place just for the St. Lawrence Seaway, though. I believe that in the report from Mr. Comuzzi there was some examination of whether we could have a harbour maintenance tax as a way of funding the seaway.

It would be difficult, I think, to have three or four different approaches to fees and taxes across the country. What we're trying to look at is one approach. It could differ, depending on the actual services being provided. For instance, if you're not providing ice-breaking services on the west coast, maybe you shouldn't pay for ice-breaking services. That is the benefit of the actual fee. You pay the fee for the service you use.

[Translation]

accepteraient de payer des frais d'utilisation, mais voudraient avoir leur mot à dire quand il faudra les établir. Il leur faut cependant savoir exactement quels sont les services de base que fournira la Garde côtière et ceux qu'elle ne fournira pas, pour qu'ils puissent ensuite calculer les coûts qui leur reviendront.

Vous avez dit que c'était là le genre de consultations que vous aviez entreprises. Toutefois, à la page 7 de votre scénario de recouvrement des coûts—et je sais que cela représente aujourd'hui pour la Garde côtière environ 4 p. 100 à 5 p. 100, mais j'ai peut-être tort, vous proposez une solution de rechange au recouvrement des coûts, soit l'imposition de frais d'entretien du port, comme cela se fait aux États-Unis.

Je suis sûr que nous y reviendrons plus en détail demain, avec la Voie maritime. Vous savez qu'il n'existe pas de péages aux États-Unis comme il en existe ici, il me semble donc que le fait d'imposer une autre taxe aux utilisateurs ne nous aidera pas nécessairement à devenir plus compétitifs. Voudriez-vous nous parler un peu plus de ces droits d'entretien du port?

M. Thomas: Aux États-Unis, les utilisateurs payent des droits d'entretien du port.

M. Fontana: D'accord, mais il n'existe pas de péage.

M. Thomas: Le gouvernement reçoit de l'argent par le truchement de cette taxe sur l'entretien du port qui est une taxe *ad valorem* calculée sur la valeur de la marchandise chargée et déchargée. Une fois l'argent empoché, le gouvernement paie directement le service, soit par le truchement de la Garde côtière américaine ou par le truchement du «Corps of Engineers», c'est selon.

Ce que le gouvernement cherche à faire, c'est tout à fait différent: au lieu qu'il y ait des affectations de crédit, ce serait aux utilisateurs à payer directement. Le gouvernement jusqu'à maintenant, de façon générale imposait des tarifs, mais la taxe pourrait s'appliquer à toute une gamme de services qui ne sont actuellement pas facturés, et pour lesquels ne sont imposés ni tarifs ni frais.

À certains égards, cela nous rapproche donc des États-Unis qui imposent cette taxe, contrairement au Canada. Lorsque j'en ai parlé au secteur industriel il y a environ un an, on envisageait de niveler les règles du jeu et d'imposer le même type de taxes à l'entretien du port. Ce que l'on m'avait répondu, c'est que si l'on utilisait le même taux, cela pourrait représenter pour les armateurs canadiens environ 80 millions de dollars.

Cette taxe ne pourrait pas être imposée uniquement sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Je crois que dans son rapport, M. Comuzzi s'était demandé s'il ne serait pas possible de subventionner la Voie maritime en imposant une taxe sur l'entretien des ports.

À mon avis, il serait compliqué d'avoir trois ou quatre façons de faire différentes d'un bout à l'autre du pays, des tarifs ici et de taxes là. Ce que nous envisageons, c'est une façon unique de procéder qui pourrait varier selon le type de service fourni. Ainsi, si l'ouest ne reçoit pas de service de déglacage, peut-être ne devrait-il pas assumer sa part de services de déglacage. Voilà l'avantage du tarif que l'on applique actuellement: on ne paie que pour le service utilisé.

[Texte]

The downside of the tax is that everybody pays indiscriminately, and it really doesn't do a lot for driving down costs and making people more accountable.

I put it here not because it's one that I propose but because some people from industry were talking about it and so that in looking at what the Americans are doing, you would have some notion of, if you like, a parallel structure and what the impact would be. It isn't something that I think is the best approach.

Mr. Fontana: Third and last, if I could, in connection with search and rescue, which is now a shared responsibility with National Defence, we're looking at some of that search and rescue being the responsibility of some local authorities. I don't think you've addressed this in your paper. If you have, I'm sorry I missed it. I wonder if you could cover that part of it.

Mr. Thomas: The search and rescue program would always remain a national program with National Defence and the coast guard. I do not see that being delegated to the provinces or to a local level.

In the coast guard we do use CMRA, that is, the Canadian Marine Rescue Auxiliaries, and we do use an inshore rescue boat program, which involves summer students. They are both very efficient and highly effective. What we would see is expanding the use of those into areas where we're not providing a service now—that's through the partnership program—because there are lakes and rivers where no service is provided now and where there are a lot of users. We don't want to expand the coast guard, but what we do want to do is use the coast guard infrastructure that we have for the CMRA and the IRB.

Mr. Fontana: Perhaps I can give you an example. I think you touched on the pleasure boat situation. Here's a category of operator that pays absolutely nothing for the use of the public infrastructure as well as the search and rescue and so on. As we know, most of the time that search and rescue is for the private boat owner and pleasure boat owner as opposed to the commercial vessel. In terms of those licensing fees, is that a way perhaps to make the pleasure boat owner pay directly for that service he or she wants?

Mr. Thomas: That's exactly what it's for. It's an operator licence to ensure training that's aimed at safety, and it's a boating licence that's aimed at recovering costs of the services being provided, whether they're SAR services or they're navigation aids for pleasure boats, or whether in fact it's enforcement. For instance, there's not much point in putting in these kinds of services if there isn't some enforcement. The OPP in Ontario is stretched rather thinly in the backwoods, so we'd also like to step up the enforcement.

So it's to pay for all three aspects through a licence fee.

The Chairman: As a supplementary, have you done a cost-versus-revenue assessment on registration?

[Traduction]

L'inconvénient de la taxe, c'est qu'elle s'applique à tous, sans distinction; elle ne permet pas non plus de faire chuter les coûts ou d'assurer une plus grande responsabilité financière.

Si j'ai parlé de la taxe, ce n'est pas parce que je la prône; c'est parce que certains intéressés de ce secteur l'avaient mentionnée et que cela permet de faire le parallèle avec ce qui se passe aux États-Unis et d'avoir une idée de son incidence. Ce n'est pas nécessairement la solution que je prônerais.

M. Fontana: Troisièmement, en ce qui concerne la recherche et le sauvetage, activité que vous partagez avec la Défense nationale, nous envisageons de remettre entre les mains des autorités locales une partie de cette responsabilité. Je ne crois pas que vous en ayez parlé dans votre document. Dans l'affirmative, cela a dû m'échapper, je m'en excuse. Pourriez-vous nous en parler?

M. Thomas: Le programme de recherche et de sauvetage restera toujours un programme national relevant à la fois de la Défense nationale et de la Garde côtière. Je n'envisage pas que ce service puisse être délégué aux provinces ou aux autorités locales.

À la Garde côtière, nous avons recours au Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime et aux petites embarcations côtières de sauvetage qui emploient des étudiants l'été. Ces deux services sont très efficaces et très rentables. Nous envisagerions d'offrir grâce à un partenariat ce service dans les régions où nous sommes absents: en effet, le service n'est pas toujours fourni dans les lacs et les rivières où pourtant se fait beaucoup de navigation. Il ne s'agit pas de donner plus d'ampleur à la Garde côtière, mais plutôt d'utiliser l'infrastructure de la Garde côtière déjà en place pour le Service auxiliaire canadien et le Programme des petites embarcations côtières.

M. Fontana: Je vais vous donner un exemple. Vous venez d'aborder le cas des embarcations de plaisance. Voilà une classe d'exploitants qui ne paient pas un sou pour l'utilisation des infrastructures publiques ni pour les services de recherche et de sauvetage, notamment. Or, on sait bien que la plus grande partie du temps de recherche et de sauvetage est consacrée aux bateaux privés et aux bateaux de plaisance, plutôt qu'aux navires commerciaux. Les frais d'obtention d'un permis ne permettent-ils pas de faire payer directement le plaisancier pour les services qu'il requiert?

M. Thomas: C'est exactement ce à quoi ils servent. Ce permis est à la fois un permis d'exploitant établissant que le propriétaire a suivi une formation en sécurité, et c'est aussi un permis de navigation qui permet de recouvrer le coût des services fournis, qu'il s'agisse des services de recherche et de sauvetage ou qu'il s'agisse des aides à la navigation pour les plaisanciers, ou qu'il s'agisse simplement d'application. En effet, il ne sert à rien d'offrir ces genres de services s'il n'y a pas application des règlements. La Police provinciale de l'Ontario est déjà poussée à la limite, et voilà pourquoi nous aimerions renforcer l'application du règlement.

Nous avons donc imposé des frais de permis pour pouvoir payer ces trois activités.

Le président: Une supplémentaire: avez-vous évalué les coûts de l'enregistrement par rapport aux recettes que cela vous rapportait?

[Text]

Mr. Thomas: With the pleasure boats?

The Chairman: Sure.

Mr. Thomas: We did a cost-and-benefit assessment some time ago, when we were going to run the whole system. But what we're talking about with the provinces is using their already established system. So when we talk with Ontario about using the motor vehicle registration system and having just a ticket put on the end of it, there's a very small incremental cost.

The Chairman: On the matter of your search and rescue services, some of the witnesses we had, I think out west, were asking if it would be eliminating some of the duplication and cost if we moved search and rescue right out of the coast guard and gave that duty solely to National Defence. What's your opinion on that?

Mr. Thomas: I spent twenty-two and a half years in the navy and I love it dearly, but I can't imagine anybody who has ever considered the cost of running a destroyer versus the cost of running a three-man search and rescue boat. There is no comparison.

The Chairman: Clearly, if there's going to be devolution of the fleet to, say, Fisheries and Oceans and that kind of thing, then consideration will be given to National Defence to have its own type of vessels do it in a cost-efficient way.

Mr. Thomas: But it's not the role of National Defence, here or in fact in most other developed countries, to use National Defence in a normal civilian role. We do it in terms of SAR because of the high cost of the equipment and the command and control infrastructure.

On the marine side, what we're looking at instead is a way of gaining efficiencies. How do we combine the search and rescue role with the enforcement role of fisheries protection? That's where we see making major savings with the merger. We think we can improve both SAR and enforcement and reduce costs.

We use a lot of time from National Defence, but the ship time and aircraft time we use from them they give us for free. We could not afford to pay for it. It's a training exercise.

Mr. Hoepfner: I'm not clear on this, so maybe you can inform me on it. How much does the U.S. Navy intertwine with their coast guard? Is there some kind of separation, or do they work jointly on some of these issues? I heard you say that the U.S. Corps of Engineers was doing some of this work.

Mr. Thomas: The U.S. Navy and the U.S. Coast Guard have little day-to-day operational interaction. The U.S. Coast Guard is an armed force and sits as a member at the chiefs of staff as an armed force. Their vessels and their people are armed, and they carry out an enforcement role with respect to all laws. Their navy gets involved virtually not at all in domestic matters. The U.S. Coast Guard does virtually all of that.

[Translation]

M. Thomas: Pour les plaisanciers?

Le président: Bien sûr.

M. Thomas: Nous avons fait une étude de rentabilité il y a déjà quelque temps, et nous devons le faire pour l'ensemble du système. Mais il s'agit ici d'utiliser les systèmes déjà établis dans les provinces. Donc, lorsque nous négocions avec l'Ontario la possibilité d'avoir recours au système d'enregistrement des véhicules à moteur de la province, et vu qu'il suffirait d'ajouter un talon, cela représente très peu de coûts supplémentaires.

Le président: Pour ce qui est de la recherche et du sauvetage, certains de nos témoins dans l'Ouest, je crois, se demandaient s'il ne serait pas possible d'éliminer le chevauchement et de réduire les coûts en faisant assumer uniquement par la Défense nationale le service de recherche et de sauvetage. Qu'en pensez-vous?

M. Thomas: J'ai passé 22 ans dans la Marine et j'ai adoré l'expérience, mais j'ai du mal à comprendre que l'on pourrait trouver plus rentable de déplacer un destroyer pour faire de la recherche et du sauvetage plutôt qu'un petit bateau à trois hommes. Il n'y a aucune commune mesure.

Le président: Mais comprenez que si l'on doit céder la flotte au ministère des Pêches et des Océans ou à la Défense nationale, il faudra bien que la Défense nationale songe à avoir ses propres types de navires pour effectuer de façon rentable la recherche et le sauvetage.

M. Thomas: Que ce soit ici ou dans la plupart des autres pays industrialisés, j'estime qu'il ne revient pas au ministère de la Défense nationale de jouer un rôle normalement dévolu au civil. Nous nous tournons vers la Défense nationale pour la recherche et le sauvetage, uniquement à cause du coût élevé de l'équipement et pour profiter de son infrastructure de commandement et de contrôle.

Du côté maritime, il s'agit plutôt d'être plus rentable. Comment combiner le rôle de recherche et de sauvetage et le rôle d'application des règlements en matière de protection des pêches? Voilà où la fusion nous permettra, d'après nous, de plus grandes économies. Nous pensons pouvoir améliorer le service de recherche et de sauvetage et l'application des règlements, tout en réduisant les coûts.

La Défense nationale nous consacre beaucoup de temps et nous n'avons pas à payer pour le temps d'utilisation des navires et des aéronefs. Nous ne pourrions pas nous permettre de l'acheter. C'est d'ailleurs un exercice de formation.

M. Hoepfner: J'aimerais que vous me renseigniez sur une chose qui n'est pas claire pour moi. La marine américaine a-t-elle des rapports étroits avec la Garde côtière là-bas? Sont-elles tout à fait distinctes ou fonctionnent-elles de concert parfois? Je vous ai entendu dire qu'aux États-Unis, c'était parfois le «U.S. Corps of Engineers» qui effectuait le travail.

M. Thomas: Aux États-Unis, la marine et la Garde côtière ont peu de contacts opérationnels courants. La Garde côtière est une force armée et siège à ce titre au Conseil des états-majors. Leurs navires et leurs gens sont armés et ils ont pour tâche de faire appliquer les lois. Quant à la marine, elle n'a à peu près rien à voir dans les questions nationales. C'est la Garde côtière qui s'en occupe.

[Texte]

Mr. Hoepfner: I'm asking because we're always having a dispute about whether the U.S. grain farmer or the Canadian grain farmer is being subsidized more. I know that the U.S. Corps of Engineers does a lot of dredging on the Mississippi and they say it's not a subsidy.

Are we running into some grey areas here again?

Mr. Thomas: It surely sounds grey to me if the government is providing one group to dredge and saying that it's not a subsidy.

There are a number of subsidies in the U.S. system, whether it's through dredging and the Corps of Engineers or whether it's the services the U.S. Coast Guard provides and doesn't charge for that we are charging for—on the navigation side, for instance.

As a whole, we are moving to a much more commercial approach to delivering services here. Because of that, I think you would see that when the services are provided free of charge, they are being subsidized.

• 1630

Mr. Hoepfner: I was going to caution you that when we're talking about a level playing field, let's make sure it's level. Sometimes there's a big difference in how each country looks at a level playing field.

How much is the coast guard involved with the Canadian navy? Is there any cooperation?

Mr. Thomas: There's a high degree of cooperation. For instance, on the search and rescue side we co-man all the rescue coordination centres. There are coast guard people and military people there co-manning them, except for two that are run by the coast guard itself in Quebec and St. John's.

We provide training to a number of their people at our coast guard college. There is not a massive amount of training, but it is somewhat specialized. We have used our ships for training their reservists in the summer. Their reservists go to our coast guard college as well.

I would say there's a close working relationship. It will be even closer when the coast guard is part of Fisheries and Oceans, because Fisheries and Oceans, on the enforcement side, uses a lot of its aircraft time and ship time for enforcement, particularly at the 200-mile limit.

Mr. Hoepfner: With all this work later on, will the federal government contract with you for training their navy people, or how do you separate the costs?

Mr. Thomas: Whether you're outside the coast guard or not, we charge for that training. We charge the navy and the reservists. We train people from the U.S. Coast Guard, and charge it for the full cost of delivering that training.

M. Loubier: J'aimerais revenir au budget de tout à l'heure. Vous avez supprimé des rumeurs. Maintenant, j'aimerais vous poser une question. Quel mécanisme de tarification envisagez-vous pour les services de la Garde côtière? Est-ce que vous

[Traduction]

M. Hoepfner: Si je vous le demande, c'est que chacun des deux pays prétend que le céréaliculteur de l'autre est plus subventionné que le sien. Je sais que le «U.S. Corps of Engineers» fait beaucoup de dragage le long du Mississippi et prétend qu'il ne s'agit pas d'une subvention.

S'agit-il d'une autre zone grise?

M. Thomas: C'est une zone très grise en effet, surtout si le gouvernement offre gratuitement les services de dragage à certains et prétend que ce n'est pas une subvention.

Il y a plusieurs subventions aux États-Unis, qu'il s'agisse de dragage effectué par le «Corps of Engineers» ou qu'il s'agisse de services de la Garde côtière fournis gratuitement alors qu'ils sont facturables ici, et je parle de services à la navigation.

L'un dans l'autre, le Canada est en train d'opter pour une prestation de services sur une base beaucoup plus commerciale. Par conséquent, cela vous permettra de voir quels services sont subventionnés, lorsqu'ils sont offerts gratuitement.

M. Hoepfner: Il faut toutefois s'assurer que les règles du jeu soient bel et bien équitables. Parfois, les pays n'ont pas la même conception de ce qui constitue des règles de jeu équitables.

Quelle est l'importance de la collaboration entre la Garde côtière et la marine canadienne? Y a-t-il collaboration entre les deux?

M. Thomas: Il y a beaucoup de collaboration entre les deux. Dans le cas, par exemple, des activités de recherche et de sauvetage, nous avons des employés des deux services dans tous les centres de coordination des activités de sauvetage. Le fonctionnement de ces centres est assuré par des membres de la Garde côtière et par des militaires, à l'exception de deux centres qui sont exploités par la Garde côtière, soit ceux de Québec et de St. John's.

Nous accueillons un certain nombre de militaires à notre collège de la Garde côtière. La formation que nous y assurons n'est pas très longue, mais elle est assez spécialisée. Pendant l'été, nous nous servons aussi de nos navires pour former les réservistes de la marine. Ces réservistes fréquentent également le collège de la Garde côtière.

Nous travaillons donc en étroite collaboration. Cette collaboration sera encore plus marquée quand la Garde côtière fera partie de Pêches et Océans, car une bonne part du temps d'utilisation des aéronefs et des navires du ministère est consacrée à l'application des règlements et des lois, notamment dans la limite des 200 milles.

M. Hoepfner: Étant donné la collaboration qui existe déjà, le gouvernement fédéral passera-t-il des marchés de service avec vous pour assurer la formation des membres de la marine, ou comment ferez-vous pour isoler le coût de cette formation?

M. Thomas: Peu importe à qui elle s'adresse, nous exigeons des frais pour la formation que nous assurons. Nous faisons payer la marine et les réservistes. Nous formons aussi des membres de la Garde côtière américaine, et nous leur faisons payer le coût intégral de cette formation.

Mr. Loubier: I would like to come back to the estimates we were talking about earlier. You have quelled some rumours. Now, I have a question for you. What type of fee structure are you looking at for Coast Guard services? Are you considering a

[Text]

envisagez, par exemple, une tarification au kilomètre et, le cas échéant, est-ce que le commissaire est conscient qu'il pourrait frapper de plein fouet les armateurs qui opèrent dans les ports du Saint-Laurent ainsi que la compétitivité des ports du Saint-Laurent eux-mêmes, où se fait à peu près un tiers du trafic maritime au Canada?

Mr. Thomas: We have not yet started to discuss the best way of collecting the charges for the services being provided. I expect we'll start that in about September. We were focusing initially on reducing the costs and reducing the levels of services to those actually required.

In September think there will be some hot and heavy discussion in terms of what is the best way to charge, depending on whether you're from St. John's, Halifax, Montreal, Thunder Bay or the west coast. It's different depending on how you charge, and whether you take ice-breaking or distance into account—that's where Thunder Bay would get crucified. We have to find the best way.

The objective will be fairness without bankrupting Canadian industry because it's better for some than others. It will be a very difficult discussion about how to arrive at what is fair, because what some people see as a subsidy other people see as being what Canada's all about. You provide transportation down into the Great Lakes and that's what we're here for.

M. Loubier: Si j'ai bien compris M. Thomas, il est hors de question aujourd'hui pour lui d'écarter de façon définitive une tarification des services de la Garde côtière qui serait faite sur la base du kilométrage.

Mr. Thomas: That's correct. We have not even started the discussion of what the best way will be, and whether it will be based on value, the length of the route, or the specific service of aids or ice-breaking.

Something we are considering that I believe will be put in place is a fee of a certain level, for example \$100. But if the owner of the vessel has taken particular steps to make it a safer vessel in terms of pollution prevention, for instance, if it's double hulled, if it's using precision navigation systems, if it has ship-based prevention plans, if the officers and crew have been through specific training, there would be incentives in the form of a reduced rate to move toward using safer ships. I believe that will go in as a major parameter of whatever the fee is, though.

M. Loubier: Est-ce que M. Thomas a à l'esprit la situation suivante lorsqu'il envisage des mécanismes de tarification? Est-ce que, d'une façon ou d'une autre, que ce soit sur la base du volume ou du kilométrage, les armateurs et les ports du Saint-

[Translation]

fee structure based on mileage, for instance, and if that is the case, is the commissioner aware of the serious impact that this might have on ship owners operating in the ports of the St. Lawrence as well as on the competitiveness of the ports themselves, which are responsible for approximately one third of vessel traffic in Canada?

M. Thomas: Nous n'avons pas encore entamé les discussions sur la meilleure façon de faire payer les services que nous assurons. Je crois que ces discussions commenceront vers le mois de septembre. Nous avons surtout porté notre attention jusqu'à maintenant sur la façon de réduire les coûts et de réduire les niveaux de service de manière à n'assurer que les services qui sont vraiment nécessaires.

Je crois qu'en septembre, les discussions s'engageront de façon très intense sur la formule de tarification qu'il conviendrait d'adopter, qu'il s'agisse de St. John's, de Halifax, de Montréal, de Thunder Bay ou des ports de la côte ouest. L'impact variera en fonction de la base de tarification que nous adopterons, selon qu'elle tiendra compte des services de brise-glace ou des distances—auquel cas le port de Thunder Bay serait écorché. Nous devons faire en sorte de trouver la meilleure formule possible.

Nous essaierons d'en arriver à une tarification équitable, sans toutefois acculer l'industrie canadienne à la faillite parce que certaines entreprises seront avantagées par rapport à d'autres. Il sera très difficile de déterminer ce qui pourra constituer une tarification équitable, car ce que certains considèrent comme une subvention est considéré par d'autres comme ce qui nous distingue comme Canadiens. Il s'agit de permettre aux navires de se rendre jusqu'aux Grands Lacs, et c'est là notre rôle.

Mr. Loubier: I stand to be corrected, but I gathered from what Mr. Thomas said that the fee structure for Coast Guard services would not be based on distance.

M. Thomas: C'est juste. Nous n'avons pas encore amorcé les discussions sur la formule de tarification qu'il conviendrait d'adopter, notamment à savoir si elle sera fondée sur la valeur, sur la longueur du parcours ou sur l'utilisation d'aide à la navigation ou de brise-glace.

Nous envisageons cependant d'imposer un droit uniforme, qui pourrait s'élever aux alentours de 100\$, et je crois que cette proposition a de bonnes chances d'être retenue. Par contre, les armateurs qui auraient pris des mesures pour empêcher que leurs navires soient une source de pollution, en les équipant par exemple d'une double coque, ceux qui auraient recours à des systèmes de navigation de précision, ceux qui auraient mis en place dans leurs navires des mesures de prévention, notamment en offrant une formation spéciale au commandant et à son équipage, pourraient bénéficier d'une remise, comme incitation à rendre les navires plus sûrs. Quoi qu'il en soit, ce sera là un élément important qui servira à calculer le montant du droit à acquitter.

Mr. Loubier: In considering various fee structures, is Mr. Thomas fully cognizant of the following concern? Whether you decide to go with a fee structure based on volume or on distance, would the ports of the St. Lawrence and the ship

[Texte]

Laurent seraient désavantagés en partant, puisque sur la base du volume, ils sont responsables du tiers du volume au Canada, ce qui est une concentration assez élevée, et que sur la base du kilométrage, à cause des longues distances, ils seraient aussi défavorisés?

Ce qu'on va récupérer n'est pas peu. Dans votre document, on dit que vous allez récupérer 80 millions de dollars. Est-ce que vous êtes conscients de cela? Est-ce que vous avez évalué l'impact que cette récupération de 80 millions de dollars pourrait avoir sur la compétitivité des transporteurs canadiens vis-à-vis de leurs homologues américains, surtout des ports de Boston et de Baltimore, et des armateurs qui seraient intéressés à se déplacer vers ces ports—là pour une question de compétitivité?

Mr. Thomas: There are two points I would like to make. First of all, about the \$80 million in the paper here, that's only an example if you use the same rate as is used in the U.S. for their harbour maintenance tax. That's used as an example.

Secondly, you have to take into account that if the cargo is dropped in Halifax versus Montreal, they have to get it from Halifax into central Canada, Chicago, or wherever it's going, and a charge is made for the rail line, in this case. I think it's a generally accepted fact that shipping by vessel is as efficient—that is, as cheap—as anything else, on a per-tonne basis. So even though you may charge a fee for coming from the east coast down into Montreal, that could still be cheaper than what it costs you to offload in Halifax, put it on a rail car, and ship it to the same place. I think that's what we have to take into account: what the total cost is in getting to the final delivery site.

That analysis I would see starting later this spring. That's what we will be doing through the summer, so when we start talking in September we will have a basis of information. Yes, we do have to understand what the impact is.

As I say, this isn't from the point of view of putting in cost recovery at the expense of bankrupting industries. That's not what we're all about.

The Chairman: And there would be a consideration, as was mentioned by a couple of our witnesses, involving the difference between a class 4 and a class 1-A super type. . . in the investment made in the ship by a company.

Mr. Thomas: Exactly. When I talked about the incentives. . . for instance, if we look at ice-breaking, if the ships were all class 4, I wouldn't need ice-breaking. I would save that amount of money.

Some Canadian ships are making that investment and going to double hulls, for instance. There should be some incentive for them to do that. They will have to do it in time, but we'd like them to do it sooner rather than later.

[Traduction]

owners operating in those ports be disadvantaged at the outset, since in terms of volume, they are responsible for one third of the total tonnage in Canada, which represents a fairly high degree of concentration, and in terms of distance, the distances are great?

The amount you are planning to recover is quite significant. In your brief, you talk about recovering \$80 million. Are you aware of that situation? Have you tried to assess the impacts of this \$80 million cost recovery plan on the competitiveness of Canadian shippers as compared to their American counterparts, especially those operating out of Boston and Baltimore, and on the tendency on the part of ship owners to relocate to those ports in order to maintain their competitiveness?

M. Thomas: Je tiens à souligner deux choses en réponse à cette question. Tout d'abord, les 80 millions de dollars dont il est question dans le document ne sont cités qu'à titre d'exemple de ce qui pourrait être recouvré si nous appliquions une tarification semblable à la taxe qui est imposée aux États-Unis pour l'entretien des ports. Il s'agit d'un exemple.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier que les marchandises qui sont déchargées à Halifax plutôt qu'à Montréal doivent ensuite être acheminées de Halifax jusque dans les provinces centrales ou à Chicago, ou encore à leur destination ultime, et que les expéditeurs doivent donc payer le transport ferroviaire. Il est généralement reconnu, selon moi, que le transport maritime est aussi efficace—c'est-à-dire aussi économique—que tout autre mode de transport pour ce qui est du coût par tonne. Ainsi, même si les expéditeurs avaient à acquitter un droit pour acheminer les marchandises de la côte ouest jusqu'au port de Montréal, cela pourrait quand même leur coûter moins cher que de décharger les marchandises à Halifax et de les expédier à Montréal par chemin de fer. J'estime que nous devons tenir compte du coût total, c'est-à-dire de tous les frais qui doivent être acquittés pour amener les marchandises à leur destination ultime.

D'ici à la fin du printemps, nous devrions commencer à faire des calculs comme ceux-là. Ces études devraient se poursuivre pendant l'été, de sorte que, quand nous entamerons nos discussions en septembre, nous aurons une base d'information solide. Nous devons naturellement comprendre quel sera l'impact de la tarification.

Comme je l'ai indiqué, notre objectif n'est pas le recouvrement des coûts à tout prix, peu importe le nombre d'entreprises qui se trouveraient acculées à la faillite. Ce n'est pas ce que nous visons.

Le président: Et comme l'ont dit deux ou trois de nos témoins, vous tiendriez compte des sommes que les entreprises de navigation investissent dans leurs navires. . . Vous feriez une distinction selon qu'il s'agirait d'un navire de catégorie 4 ou de catégorie 1-A, modèle super.

M. Thomas: Exactement. Quand j'ai parlé d'incitatifs. . . Dans le cas, par exemple, des services de brise-glace, nous n'aurions pas besoin d'assurer ces services si tous les navires étaient des navires de catégorie 4. Nous pourrions donc économiser le coût de ces services.

Certaines entreprises canadiennes investissent dans l'amélioration de leurs navires, en les équipant par exemple d'une double coque. Il devrait exister des mesures pour les inciter à investir en ce sens. Elles devront le faire à un moment donné, mais nous considérons que le plus tôt sera le mieux.

[Text]

The Chairman: A break on the prices, yes.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Mr. Thomas, and the rest of the gentlemen you brought along with you today.

We've now hit every major port in the country, and smaller ports. Unfortunately I'm going to have to ask you to provide us with some information I'm sure you're not ready to provide today. With only five minutes, you haven't enough time to provide it. I get only five minutes now.

The Chairman: The answer could take a lot longer.

Mr. Comuzzi: That's what I mean.

I'm talking now about ice-breaking and dredging costs in your budget. Those are two separate entities. Realizing this is difficult, I will mention the locations, and if you want to interpret that into zones, that would be fine too. I don't want to cause you any undue hardship.

What we really have to know is the cost of dredging and the cost of ice-breaking individually, separately, in Prince Edward Island, the port of Charlottetown, and the corresponding ports, New Brunswick, Saint John, Miramichi, and Dalhousie.

We don't have a port in Belledune yet, do we? There is a port in Belledune?

• 1640

The Chairman: Yes.

Mr. Comuzzi: I see. St. John's, Newfoundland does not have ice-breaking services, I'm told, but there may be some ports in Newfoundland that require ice-breaking services.

There is Montreal and Quebec City.

Perhaps you could give us some indication of what is necessary in order to keep the shipping lanes open and to prevent flooding and regarding the seaway, particularly how much is spent to dredge annually. With regard to ice-breaking, we need information about Hamilton—in your best interest, Mr. Chairman—Sarnia, Windsor, and Thunder Bay.

As you said earlier, Jake, in the port of Churchill they would not go there other than to open it up for shipping. So I would like to know what the ice-breaking services are to keep access to the port of Churchill, given that it's not necessary to keep the port of Churchill open because there are other means of transportation to get provisions and so on up there.

I wonder if that information could be given to the clerk of the committee.

Mr. Thomas: Yes, Mr. Chairman, I'll endeavour to provide that information. Of course, right now we don't accumulate the cost by port. They would go and do a stream of them, for instance, in Newfoundland, or anywhere else for that matter. But we should be able to accumulate the number of actual days spent on that.

[Translation]

Le président: Une remise sur les prix, c'est bien cela.

M. Comuzzi: Merci à vous, monsieur Thomas, et aux autres messieurs qui vous accompagnent.

Nous nous sommes rendus dans tous les grands ports du pays et dans un certain nombre de petits ports. Je suis désolé, mais je vous demanderai de nous fournir des éléments d'information dont, j'en suis sûr, vous ne disposez pas aujourd'hui. Comme je ne dispose que de cinq minutes, vous n'aurez pas le temps de nous donner ces informations. Je n'ai droit qu'à cinq minutes maintenant.

Le président: La réponse pourra être bien plus longue.

M. Comuzzi: Justement.

Je veux maintenant aborder la question du coût des brise-glace et des travaux de dragage qui figurent dans votre budget. Il s'agit de deux postes distincts. Comme je sais qu'il pourrait être difficile de me fournir l'information que je demande, je vous indiquerai les noms des ports, mais je ne verrai pas d'inconvénient à ce que vous considériez qu'il s'agit de la zone avoisinante. Je ne veux pas vous rendre la tâche trop difficile.

Nous avons besoin de savoir ce qu'il en coûte, d'une part, pour le dragage et, d'autre part, pour les services de brise-glace relativement à chaque port, au port de Charlottetown, dans l'Île-du-Prince-Édouard, et aux ports correspondants du Nouveau-Brunswick, à Saint John, à Miramichi et à Dalhousie.

Nous n'avons pas encore de port à Belledune, n'est-ce pas? Nous en avons un à Belledune?

Le président: Oui.

M. Comuzzi: Je vois. On me dit qu'à Terre-Neuve, le port de St. John's n'a pas besoin de services de brise-glace, tandis que d'autres ports peuvent en avoir besoin.

Les ports de Montréal et de Québec en ont besoin.

Vous pourriez peut-être nous indiquer dans quelle mesure ces services sont nécessaires pour garder les voies de navigation ouvertes et dans quelle mesure ils servent à empêcher les inondations. En ce qui concerne la Voie maritime, vous pourriez notamment nous dire quel est le coût annuel des travaux de dragage. En ce qui concerne les services de brise-glace, nous avons besoin de savoir ce qu'il en est des ports de Hamilton—ce qui ne manquera pas de vous intéresser, monsieur le président—de Sarnia, de Windsor et de Thunder Bay.

Comme vous l'avez dit tout à l'heure, Jake, dans le cas de Churchill, les brise-glace se rendent là uniquement pour ouvrir les voies de navigation. Je veux donc savoir combien coûtent les services de brise-glace qui permettent d'ouvrir le port de Churchill à la navigation, étant donné qu'il n'est pas nécessaire de le garder ouvert puisque l'approvisionnement peut être assuré par d'autres modes de transport.

Je me demande si vous pourriez fournir cette information au greffier du comité.

M. Thomas: Oui, monsieur le président, je tâcherai de vous faire parvenir cette information. Nous ne faisons pas la ventilation par port à l'heure actuelle. Quand ils se rendent dans une région, à Terre-Neuve, par exemple, les brise-glace vont d'un port à l'autre. Nous devrions toutefois pouvoir savoir combien de jours ils ont consacré à chaque port.

[Texte]

The difficulty may be that in going from A to B they stopped in here for ice-breaking, which they might not have done under some circumstances, such as if somebody was charging for it. That's the level of service part we have to get to.

Mr. Comuzzi: I give you our assurance, Mr. Thomas, that it will be used as a guide only.

Mr. Thomas: We'll give you our best guesstimate as to what that is.

Mr. Comuzzi: That would be fine.

Coupled with that, because distance gets to be costly, have you started any negotiations with the United States Coast Guard in order to share services in certain areas where it may be practical to share those? I'm thinking now—and I'm sorry to be parochial—of Duluth, Minnesota, which is about 60 or 70 miles away. We could perhaps share some services that are presently being provided exclusively, and in other centres.

Mr. Thomas: We share services extensively with the U.S. now. I'll give you a couple of examples. When you come from the Pacific Ocean into the Juan de Fuca Strait, you come into Canadian vessel traffic management. No matter where you're coming from, it's Canadian vessel traffic management, American waters or Canadian waters, until you get to the line south of Victoria where you switch over to American vessel traffic management. Then, as you turn north and come out of the American waters and head into Vancouver, you get picked up by Vancouver again. So that's a shared process, say, on vessel traffic management.

SAR is clearly obvious. In SAR we don't ask which vessel it is that's in difficulty. It's a coordinated process, and we go and respond to it.

In ice-breaking, while the ice-breaker that the U.S. Coast Guard has is on its death legs right now, we do provide support—

Mr. Comuzzi: I hope not. We just had it refurbished in the Thunder Bay shipyards.

Mr. Thomas: Yes, but it's also 50 years old.

Mr. Comuzzi: I know. You're not talking about the *Mackinaw*. That's what I was afraid of.

Mr. Thomas: It's 50 years old, and you can keep on maintaining it. However, not this past winter but the winter before, when there was very hard ice, we had to bring in a large ice-breaker from the Laurentian region, for instance, to break through and provide support there.

Likewise, they provide support to us. We were doing the resupply for the U.S. in Thule, for instance, and they were doing work for us in the western Arctic.

[Traduction]

Il ne sera peut-être pas facile de le savoir, car il se peut qu'en se rendant du port A au port B, le brise-glace s'arrête pour ouvrir un autre port, ce qu'il n'aurait peut-être pas fait si, par exemple, quelqu'un avait été obligé d'acquiescer un droit pour ce service. Nous devrons donc faire un examen détaillé des services de brise-glace.

M. Comuzzi: Je vous assure, monsieur Thomas, que nous ne voulons qu'avoir une idée approximative.

M. Thomas: Nous essaierons de faire un calcul aussi exact que possible.

M. Comuzzi: Ce sera très bien.

Par ailleurs, étant donné que les distances à parcourir font augmenter les coûts, avez-vous engagé des négociations avec la Garde côtière américaine pour le partage de vos services respectifs dans certaines régions où il serait pratique de les partager? Je songe en particulier—je suis désolé d'être aussi intéressé—à Duluth, au Minnesota, qui ne se trouve qu'à une distance d'environ 60 ou 70 milles. Nous pourrions peut-être partager certains services que vous assurez exclusivement dans cette région, comme dans d'autres régions.

M. Thomas: Nous partageons déjà beaucoup de services avec la Garde côtière américaine. Je vous en donne quelques exemples. Tous les navires qui arrivent de l'Océan Pacifique dans le Détroit Juan de Fuca relèvent du Système canadien de gestion du trafic maritime. Peu importe qu'ils se trouvent dans des eaux américaines ou canadiennes, ils sont soumis au Système canadien de gestion du trafic maritime jusqu'à ce qu'ils se trouvent au sud de Victoria, et à partir de là c'est le système américain de gestion du trafic maritime qui prend la relève. Puis, quand ils quittent les eaux américaines pour remonter vers Vancouver, ils sont de nouveau soumis au Centre de contrôle de Vancouver. Nous nous partageons donc la gestion du trafic maritime.

Naturellement, nous partageons aussi nos services de recherche et de sauvetage. Nous ne demandons pas quel pavillon flotte sur le navire qui se trouve en difficulté. Nous coordonnons nos efforts pour répondre aux appels au secours.

Pour ce qui est des services de brise-glace, tant que la Garde côtière américaine n'aura pas remplacé son brise-glace, qui est sur le point d'expirer, nous apportons notre soutien. . .

M. Comuzzi: J'espère bien qu'il n'expirera pas. Nous venons tout juste de le remettre en état dans les sentiers navals de Thunder Bay.

M. Thomas: Je veux bien, mais il a quand même 50 ans.

M. Comuzzi: Oui, je sais. Vous ne parlez pas du *Mackinaw*. C'est ce que je craignais.

M. Thomas: Le navire a 50 ans, mais on peut continuer à le remettre en état. Cependant, pas cet hiver-ci, mais l'hiver d'avant, quand la glace était très dure, nous avons dû faire venir un gros brise-glace de la région des Laurentides pour ouvrir la voie et aider le brise-glace américain.

De même, nous recevons aussi l'aide des Américains. Ainsi, nous nous occupons du ravitaillement du navire américain *Tewie*, tandis que les Américains nous offraient leurs services dans la partie ouest de l'Arctique.

[Text]

Mr. Comuzzi: Do I still have some time, Mr. Chairman?

The Chairman: You're over already, so you may as well go ahead and ask.

Mr. Comuzzi: I'd be interested also in your analysis and how you ascertain what the costs were on each particular shared service and how it was proportioned between each of the coast guards, if indeed it was.

• 1645

Mr. Thomas: No, it was not proportioned. What we do is what seems fair. For instance, we looked at vessel traffic management from Samia going north into Lake Huron and what they are doing in the lakes. Their trade-off wasn't in vessel traffic management around Samia; it was up at the Sault.

A voice: St. Marys.

Mr. Thomas: Up at St. Marys. They provided the vessel traffic management there, and we did it around Samia. Instead of exchanging services, we have them look after an area, while we look after an area. We've used a lot of their SAR up in the northern part of B.C., for instance, because they're located in Alaska. They're much closer.

But likewise. . .

Mr. Comuzzi: Will you list some of those for us? Show us where you have joint ventures.

Do I have a chance for one last question, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Hubbard will be awfully disappointed.

Mr. Comuzzi: Can I get a chance before—

The Chairman: Sure, we'll come back. There's lots of time, yes.

Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard (Miramichi): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Thomas, we've heard information that you're in the process of reorganizing the coast guard. You have your headquarters here and a lot of other places in which major coast guard units are located. Could you provide our committee with a breakdown or an organizational chart with numbers of your projections for major activities and major staffing?

Mr. Thomas: You mean where we currently have our major staff? I could certainly do that.

Mr. Hubbard: That would be good. But I also hear today that you're projecting changes.

Mr. Thomas: Yes.

[Translation]

M. Comuzzi: Me reste-t-il encore un peu de temps, monsieur le président?

Le président: Vous avez déjà dépassé le temps qui vous était accordé, alors autant continuer.

M. Comuzzi: Je voudrais également savoir comment vous déterminez combien coûte chacun des services que vous partagez ainsi avec les Américains et, le cas échéant, comment il est réparti entre les deux gardes côtières.

M. Thomas: Nous ne répartissons pas le coût de ces services. Nous essayons simplement de faire ce qui nous paraît juste. Si nous prenons par exemple la gestion des navires qui partent de Samia en direction nord vers le Lac Huron et ce que font les Américains dans les Grands Lacs, ils nous compensent en participant à la gestion du trafic maritime, non pas autour de Samia, mais au Sault-Sainte-Marie.

Une voix: À St. Marys.

M. Thomas: À St. Marys. Les Américains assurent la gestion du trafic maritime dans cette région-là, tandis que nous nous en occupons dans la région de Samia. Au lieu de nous échanger des services, nous nous occupons d'une région, tandis qu'ils s'occupent d'une autre région. Ainsi, nous avons souvent recours à leurs services de recherche et de sauvetage pour la partie nord de la Colombie-Britannique, puisqu'ils ont un centre d'opération en Alaska. Ils sont bien plus près que nous.

De même. . .

M. Comuzzi: Pouvez-vous nous énumérer certaines de ces activités où vous mettez vos ressources en commun?

Me permettez-vous de poser une dernière question, monsieur le président?

Le président: M. Hubbard sera extrêmement déçu.

M. Comuzzi: Me permettez-vous de la poser avant. . .

Le président: Bien sûr, nous vous reviendrons. Il nous reste encore beaucoup de temps.

Monsieur Hubbard.

M. Hubbard (Miramichi): Merci, monsieur le président.

Monsieur Thomas, nous avons entendu dire que vous êtes en train de restructurer la Garde côtière. Vous avez votre siège social ici et vous avez aussi d'importants centres d'activité dans d'autres localités. Pourriez-vous nous présenter dans les détails votre structure organisationnelle et nous expliquer, avec chiffres à l'appui, quelles seront vos principales activités et quels sont vos centres où votre personnel sera concentré?

M. Thomas: Vous voulez parler des centres où se trouvent actuellement la majeure partie de nos effectifs? Je peux certainement vous donner cette information.

M. Hubbard: Je vous en serais reconnaissant. Mais il semble que vous prévoyiez apporter des changements.

M. Thomas: En effet.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Hubbard: Our committee has heard concerns that the coast guard is located here, but most of its activities are somewhere else. Have you progressed so far that you can give us some indication of how you plan to reorganize the activity in order to meet up with this?

Mr. Thomas: It's not quite clear to me exactly what the concern is that may have been expressed to you. However, for instance—this may be the kind of thing—we are integrating our radio operations and our vessel traffic management. So that means we will be closing down one of the sites and moving that information electronically to another site.

For instance, in Newfoundland, Port aux Basques is vessel traffic management, while Stephenville is a radio station. We'll look to combine them in one of the places. So there may be a concern that we're closing down a service in an area in which it is seen to be provided, but what we're saying is that, through the use of technology, the actual users of the service won't see any difference. The people in the community will see a difference in that those people will be moving out, but the user won't see any difference. I'm not sure that's what you're getting at.

Mr. Hubbard: I'm sort of trying to determine here what your view of this is going to be. I know at the present what it is: we're going to cut costs and amalgamate some services with other departments. I was trying to put before this committee the idea of what you think is going to happen in the next year or two in terms of meeting the demands of change.

The second—

Mr. Thomas: Could I just perhaps respond to that generally?

Mr. Hubbard: Perhaps I'd rather get your chart than waste my time. I only have five minutes according to the chairman. There are several other points.

We've heard a lot about pilotage. Would it be possible for the coast guard to assume the control and supervision of pilotage? It could see that it's maintained in a satisfactory way and move away from the present system. Would that be a...?

Mr. Thomas: Mr. Chairman, I don't think it would be appropriate, nor do I think, personally, that it's necessary. Pilotage, in the sense of safe services, there's no question about it. So we don't need to look at it from the point of view of safety. Two of the regions are in the black: the Great Lakes and the Pacific. The Atlantic region is coming into the black; it's virtually there. The Laurentian region has some difficulty, but it's fairly clear-cut.

M. Hubbard: Certains des témoins que nous avons entendus se disent préoccupés par le fait que la Garde côtière a son siège ici, alors que la plupart de ses activités se trouvent ailleurs. Vos travaux de restructuration sont-ils suffisamment avancés pour que vous puissiez nous donner une idée de la façon dont vous prévoyez réorganiser vos activités de manière à répondre à ces préoccupations?

M. Thomas: Je ne sais pas exactement quelles sont les préoccupations dont on vous a fait part. Je vous dirai cependant que nous prévoyons notamment—les préoccupations exprimées allaient peut-être dans ce sens-là—d'intégrer nos opérations radio et les activités de gestion du trafic maritime. Nous fermerons donc un de nos centres et l'information sera transmise à un autre centre par voie électronique.

Prenons, par exemple, Port-aux-Basques, à Terre-Neuve, où nous avons un centre de gestion du trafic maritime, et Stephenville, où nous avons une station radio. Nous regrouperons ces deux activités en un seul centre. On craint peut-être que nous cessions d'assurer un service en particulier dans une région où nous avons actuellement un centre d'activité, mais nous répondons à cela que, grâce à la technologie, les utilisateurs du service ne remarqueront aucune différence. Pour les habitants de la localité, il y aura effectivement une différence en ce sens que nous déménagerons nos effectifs, mais il n'y aura aucune différence pour les utilisateurs. Je ne sais pas si c'est de cela que vous vouliez parler.

M. Hubbard: J'essaie en quelque sorte de savoir ce que vous pensez des changements qui seront apportés. Je sais ce qui est prévu à l'heure actuelle: on veut réduire les dépenses et fusionner certains services avec ceux d'autres ministères. J'essayais de vous faire dire au comité ce qui, d'après vous, se fera au cours des deux années à venir pour ce qui est des changements qui seront apportés.

L'autre...

M. Thomas: Me permettriez-vous de vous donner simplement une réponse générale?

M. Hubbard: Je préférerais que vous nous remettiez votre organigramme au lieu que vous preniez mon temps de parole pour nous expliquer cela. Selon le président, je n'ai droit qu'à cinq minutes. J'ai plusieurs autres points que je veux aborder avec vous.

Nous avons beaucoup entendu parler de pilotage. La Garde côtière pourrait-elle s'occuper du contrôle et de la surveillance du pilotage? Elle pourrait veiller à ce que ce service soit assuré de façon satisfaisante de manière que nous n'ayons plus besoin du système existant. Serait-ce une...?

M. Thomas: Je ne crois pas, monsieur le président, qu'il s'agisse là d'une fonction que devrait assumer la Garde côtière, et je ne pense pas non plus, pour ma part, qu'il soit nécessaire qu'elle joue ce rôle. Il ne fait aucun doute que le pilotage est nécessaire parce qu'il permet d'assurer la sécurité de la navigation maritime. Nous n'avons donc pas besoin de l'examiner sous cet angle-là. Dans deux régions, celle des Grands Lacs et celle du Pacifique, les recettes dépassent les dépenses. Dans la région Atlantique, on est sur le point de déclarer un excédent. La région des Laurentides éprouvent certaines difficultés, mais la situation est assez claire.

[Text]

When we discussed this at the Marine Advisory Board, we recognized that there had to be a regional focus. Pilotage has to be focused in the regions, because there are regional differences. That's point one. It's partly because the pilots—the main part of it—need local knowledge of what they're doing. So controlling it in a centralized manner isn't correct.

At the same time, we are looking at how you can provide some greater flexibility. For instance, on the west coast, you could have a waiver for ships under 10,000 tonnes that are frequently using the local waters. They have Canadian flags. Whereas if you go to another pilotage area, it may be down 2,500 tonnes in the same sorts of conditions.

• 1650

So you may be able to bring a national focus and consistency across the pilotage authorities, but I don't believe that has to be done by the coast guard. It could be done by forcing that issue through.

I think there are other aspects. For instance, the Laurentian Pilotage Authority last year negotiated a contract that everyone looked on as being an exceptional contract, not just because it was based on the cost of living, but more because of the approach they used and one of the clauses they have in it now. It's an alternate dispute resolution based on final offer ballpark contracts. The feeling was if that was put into the contracts, it would minimize the monopolistic status of the pilotage authorities when they actually came to contract negotiations.

My point is I believe there's a number of things that can be done to improve the pilotage situation. In the discussions we had with virtually all of the users, the pilot authorities, the pilots and the union reps, there was a fairly good consensus on the steps that could be taken that would address what would appear to be most people's concerns. We will be tabling that report with you probably about mid-April; that's when we hope to have it finished.

Mr. Hubbard: The coast guard administers, supervises and looks after a great number of ports. Then we have the major ports, which handle most of the traffic. We find in some of those major ports that they have spin-offs that are privately held, like wharves and docking facilities. Really some of these private companies pay very little into the system.

An example is the port of Saint John, where nearly 90% of the traffic is petroleum, yet they only contribute about 2.5% of the revenues of the port of Saint John. In terms of cost recovery, should our committee look at shipping paying a greater share for the use of our waters and our navigational aids? Or can we continue to have the system as it is now, where some major users of our marine water system are paying very little towards the overall costs and benefits they receive from it?

[Translation]

Quand nous en avons discuté au Conseil consultatif du transport maritime, nous avons reconnu que le service devait avoir un caractère régional. Étant donné les différences régionales, le pilotage doit être assuré en fonction des besoins particuliers à chaque région. C'est la première chose qu'il convient de signaler. Cela s'explique du fait que les pilotes, les pierres angulaires du service, doivent bien connaître la géographie locale pour faire leur travail. Il serait donc contre-indiqué de centraliser le service.

Par ailleurs, nous essayons de déterminer s'il n'y aurait pas lieu de prévoir certains assouplissements. Ainsi, les navires de moins de 10 000 tonnes qui naviguent souvent dans les eaux de la côte ouest pourraient obtenir une dérogation. Ces navires battent pavillon canadien. Dans un autre secteur du pilotage, cette dérogation pourrait s'appliquer aux navires de moins de 2 500 tonnes.

Les administrations de pilotage pourraient donc être soumises à un régime de normalisation national, mais je ne crois pas que cette tâche doive nécessairement revenir à la Garde côtière. Il suffirait d'imposer le régime.

Il y a également d'autres aspects dont il faut tenir compte. Ainsi, l'an dernier, l'Administration de pilotage des Laurentides a négocié un contrat que tout le monde considère comme exceptionnel non pas seulement parce que la rémunération est calculée en fonction du coût de la vie, mais surtout à cause de l'approche utilisée et de cette disposition prévoyant un mécanisme de règlement des différends qui permet d'en arriver à une entente globale à partir de l'offre définitive. On a l'impression que cette disposition atténuerait le pouvoir monopolistique des administrations de pilotage au moment des négociations collectives.

À mon avis, la situation dans le secteur du pilotage pourrait être améliorée de plusieurs façons. Les discussions que nous avons eues avec la presque totalité des utilisateurs ainsi qu'avec les administrations de pilotage, les pilotes et les représentants syndicaux nous ont permis d'en arriver à un certain consensus sur les mesures à prendre pour répondre aux préoccupations de la majorité des intéressés. Nous pourrions sans doute vous remettre ce rapport vers la mi-avril; nous espérons l'avoir terminé d'ici là.

M. Hubbard: La Garde côtière s'occupe de la gestion, de la surveillance et de l'entretien d'un grand nombre de ports. Nous avons également les grands ports, par lesquels passent la majeure partie du trafic maritime. Certains de ces grands ports ont des installations secondaires, comme des quais et des places de mouillage, qui appartiennent à des intérêts privés. Certains de ces intérêts privés contribuent très peu au financement du système.

Ainsi, les pétroliers représentent près de 90 p. 100 du trafic qui passe par le Port de Saint John, mais il ne pèse que pour environ 2,5 p. 100 dans les recettes du port. Dans l'optique du recouvrement des coûts, le comité devrait-il envisager la possibilité d'obliger les compagnies de navigation à payer une plus grande part du coût des services maritimes et des aides à la navigation? Ou pouvons-nous nous permettre de conserver le système existant, où certains gros utilisateurs de notre système de navigation maritime contribuent pour très peu au financement du système et des services dont ils bénéficient?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Thomas: I think the users of the services, whether they be our navigational services in the coast guard or port services, should pay fairly and proportionally for those services. One would have to look at the use they're making of the port facilities and then whether the fee structure is collecting that revenue from it.

I'm not sure whether that level is necessarily what the committee would want to look at so much as whether the commercial ports—that is, those that should be financially viable—are doing everything in their power to be as financially strong as they can. Saint John is not the strongest port, financially, that we have among the large ports. If they are “undercharging”, perhaps they might want to look at that. I'm not sure that's the case. I don't know how they developed their fee structure. I'm not involved in that at all. But I would think they would want to be as financially viable as they can.

The Chairman: Thanks, Charles.

Mr. Loubier.

M. Loubier: Monsieur Thomas, vous avez mentionné tout à l'heure que vous aviez l'intention d'entreprendre des études sur l'impact de diverses formules de recouvrement des coûts, y compris la tarification sur la compétitivité des ports canadiens, surtout vis-à-vis des ports américains. Est-ce que vous avez l'intention, monsieur Thomas, de rendre public l'ensemble de ces études d'impact, port par port, jusque dans les moindres détails, y compris les annexes sur les méthodes de calcul et sur les diverses considérations quant aux formes de tarification envisagées?

Mr. Thomas: When we move to discussions with the industry in about September, we will have to have a base of information for doing that. I don't know that it will be by port. It might be taking several of the large ports, as an example, in which case Montreal would clearly be one of them.

• 1655

That information will be shared with industry as we try to arrive at it. In the same way as we would expect the reciprocal sharing of information from industry, we want to make sure that when we put the cards on the table, everybody puts their cards on the table and we don't hear a lot of cries of “Wolf!” that might or might not be the case. We need to move to the case where the users are paying their fair share, and we will want to make sure that will happen.

Mr. Hoepfner: Being in transportation and from the west, the WGTA is a big concern to us. We find out now—and I've made this point quite strongly to my colleagues on this committee—that a lot of our grain terminals are very overtaxed. How can we afford more costs? Are you looking into the taxation of some of these facilities and comparing it to see if there is any room for increases?

At Duluth you pay 21¢ per tonne of storage as property tax, whereas it's something like \$8—and something a tonne at Thunder Bay. So there's a big difference there.

M. Thomas: À mon avis, les utilisateurs de ces services, qu'il s'agisse des services de navigation assurés par la Garde côtière ou des installations portuaires, devraient payer leur juste part. Il faudrait, à partir de l'utilisation qu'ils font des installations portuaires, déterminer si la tarification existante permet de recouvrer les coûts.

Le comité ne devrait pas nécessairement se livrer à une analyse aussi détaillée, mais il aurait peut-être davantage intérêt à essayer de déterminer si les ports commerciaux—c'est-à-dire ceux qui sont viables financièrement—font tout ce qu'ils peuvent pour consolider leur situation financière. Parmi les grands ports, le port de Saint John n'est pas celui dont la situation financière est la plus solide. Si ses tarifs sont trop bas, il devrait peut-être les réviser. Je ne suis pas sûr qu'il en soit ainsi. Je ne sais pas comment sa tarification a été établie. Je n'ai aucun rôle à jouer à cet égard. J'estime toutefois qu'il serait dans son intérêt de consolider autant que possible sa situation financière.

Le président: Merci, Charles.

Monsieur Loubier.

Mr. Loubier: Mr. Thomas, you mentioned earlier that you planned to conduct studies to determine the impact of various cost-recovery systems, including the fee structure, on the competitiveness of Canadian ports as compared to American ports. Is it your intention, Mr. Thomas, to release the detailed results of those impact studies, on a port by port basis, including any appendices indicating how the figures were arrived at as well as the different factors taken into account in considering various fee structures?

M. Thomas: Quand nous engagerons les discussions avec l'industrie vers le mois de septembre, nous aurons les données dont nous aurons besoin. Je ne suis pas sûr que ces données seront ventilées par port. Elles pourraient porter, par exemple, sur plusieurs des grands ports, auquel cas Montréal serait manifestement du nombre.

Nous communiquerons ces données à l'industrie dans le cadre de nos efforts pour en arriver à une entente. De même, nous osons espérer que l'industrie nous communiquera les données dont elle disposera, car nous voulons que toutes les parties mettent bien leurs cartes sur la table de manière à ce que personne ne puisse crier au loup. Nous devons faire en sorte que les utilisateurs paient leur juste part, et nous ferons tout notre possible pour qu'il en soit ainsi.

M. Hoepfner: Étant moi-même de l'Ouest et ayant des antécédents dans le secteur des transports, je dois vous dire que la LTGO nous préoccupe énormément. Nous venons de constater—et je l'ai bien fait savoir à mes collègues qui siègent à ce comité—que beaucoup de nos terminaux céréaliers sont extrêmement surtaxés. Comment pouvons-nous nous permettre d'ajouter à leur fardeau financier? Avez-vous entrepris d'examiner le régime fiscal qui s'applique à certaines de ces installations afin de déterminer si, en comparaison avec leurs concurrents, elles peuvent absorber de nouvelles hausses de coûts?

À Duluth, l'impôt foncier sur les frais d'entreposage s'élève à 21 cents la tonne, tandis qu'à Thunder Bay, il est de l'ordre de 8\$ la tonne. C'est un écart énorme.

[Text]

We in the west have to look at some alternatives, because we just can't afford the freight any more if we're going to pay the whole share.

Does it come into your figures at all to look at where the playing field isn't level and try to argue or try to represent some of your customers and say, "Hey, we've got to make some changes"?

Mr. Thomas: It doesn't in the example you've used, in the sense that, while I'm involved with establishing the fees for the public harbours and ports—we take that into account—when you come to the harbour commissions or the large commercial ports that will now become part of the national ports system, I have no involvement in that.

If I take the question and apply it more broadly to how we are going to be applying fees for Coast Guard services in the ports, we will have to determine what is the best way, and there has to be some agreement with industry that it is the best way. It has to be seen as being fair, and there are many different ways of coming at this that, depending on who you are and where you're located, you would say are not fair.

We will try our best to make sure that it's as fair as it can be, but the fees that we will be bringing in have to be related specifically to the services we are providing. In that way, if the industry says, "I do not want that service", it has that choice and it doesn't have to pay.

For instance, if Stelco says, "We do not want the ice-breaker coming in and breaking out our harbour", that's fine. They won't have to do it and we won't do it. It's as clear-cut and simple as that. If they find another way of doing it, then that's fine. They can do it on a cheaper route.

These are not mandatory services in most cases. People have a choice.

What we're looking at now is how we can reduce the level of service to what they see as being appropriate. Once we've done that, we'll be on a good basis for saying what's the right way of charging for it. Of course they want to see it delivered in the most efficient manner.

Mr. Hoepfner: I have to look at the bottom line. I hear the chamber of commerce in Thunder Bay telling us that every tonne of grain that goes to Thunder Bay provides about \$50 of economic productivity. When you look at 12 million tonnes going through there, that's \$600 million of revenue in economic value. If I was Thunder Bay, I would hate to lose that. That's why I'm saying that there should be some negotiation in some of these problems so there will be room for services that are required. To me, at some of these stages there just isn't any more room.

[Translation]

Dans l'Ouest, nous devons envisager de nous tourner vers d'autres modes de transport, car nous ne pouvons tout simplement plus nous permettre de payer le coût du fret si nous devons le payer intégralement.

Essayez-vous dans le cadre de vos études de déterminer où il y a des inégalités et d'essayer de défendre certains de vos clients en disant: «Écoutez, il faut apporter certains changements»?

M. Thomas: Pas dans le cas que vous évoquez, car, si je participe à l'établissement des frais imposés par les ports publics—nous en tenons compte—, je n'ai rien à dire quant à la tarification des commissions portuaires ou des grands ports commerciaux qui feront dorénavant partie du système national des ports.

Si j'interprète votre question de manière plus générale pour qu'elle s'applique à la façon dont nous établirons les tarifs qui seront exigés pour les services maritimes offerts par la Garde côtière, nous devons déterminer quelle sera la meilleure formule et nous devons pour cela nous entendre avec l'industrie. La formule devra être perçue comme équitable, et l'équité à cet égard est interprétée de bien des façons différentes, selon le groupe ou la région qu'on représente.

Nous ferons de notre mieux pour que la formule soit aussi équitable que possible, mais la tarification que nous imposerons devra être liée de façon précise aux services que nous assurons. Ainsi, l'entreprise qui décide qu'elle ne veut pas de tel service n'a pas besoin de le payer.

Si, par exemple, Stelco dit: «Nous n'avons pas besoin de services de brise-glace pour notre havre», elle n'aura pas besoin de le demander et nous ne fournirons pas le service. C'est aussi simple que cela. Si elle peut obtenir le service ailleurs, nous n'y voyons aucun inconvénient. Elle peut décider de faire appel à quelqu'un qui lui offrira le service à un prix moindre.

Le plus souvent, il ne s'agit pas de services obligatoires. Les utilisateurs ont le choix.

Nous essayons à l'heure actuelle de réduire nos services au strict minimum. Une fois cette étude terminée, nous serons en mesure de déterminer les tarifs à exiger. Naturellement, les utilisateurs veulent que le service soit assuré de la manière la plus efficace possible.

M. Hoepfner: Je dois forcément m'intéresser aux conséquences financières. La Chambre de commerce de Thunder Bay nous dit que chaque tonne de céréales qui est acheminée à Thunder Bay contribue environ 50\$ à la productivité économique. S'il y a 12 millions de tonnes de céréales qui passent par le port, il en résulte un apport économique de 600 millions de dollars. Naturellement, le port de Thunder Bay ne veut pas perdre cette activité économique. C'est pourquoi je soutiens qu'il faudrait négocier en quelque sorte pour tenir compte de ces problèmes et prévoir une certaine souplesse. Il me semble qu'il n'y aura tout simplement plus aucune souplesse.

[Texte]

Mr. Thomas: One of the things that works in favour of the coast guard and also in favour of the shipper is that we multi-task all of our assets. So the ship we're using for ice-breaking in Thunder Bay in the winter is the same ship that we use for laying the buoys in the spring and taking them out in the fall, and it's the same ship that we use for search and rescue through the summer. So we're trying to make the best use of the asset.

[Traduction]

M. Thomas: L'utilisation polyvalente que nous faisons de nos navires profite aussi bien aux expéditeurs qu'à la Garde côtière. Ainsi, le navire qui nous sert de brise-glace pour le port de Thunder Bay en hiver est le même dont nous servons pour mettre les bouées au printemps et les retirer à l'automne; c'est aussi le même navire dont nous nous servons pour les opérations de recherche et de sauvetage pendant l'été. Nous essayons donc d'optimiser l'utilisation de nos navires.

• 1700

While in some cases someone may say, well, that ship's too large to do the ice-breaking for this port, it is still cheaper than having two vessels do it. So we're trying to move to saying what is the best way of using the resources, with the least cost overall.

Bien que dans certains cas quelqu'un pourrait dire que tel bateau était trop gros pour briser les glaces dans tel port, c'est quand même moins cher que d'utiliser deux brise-glace pour le faire. Nous essayons donc d'arriver à déterminer la meilleure façon d'utiliser les ressources disponibles, c'est-à-dire d'arriver au coût le moins élevé.

Again, I use Stelco only because Fred Telmer was talking about being able to do it with tugs. I'm saying when it comes to that, that's a choice you can have.

J'utilise le cas de Stelco seulement parce que Fred Telmer disait qu'on pouvait le faire au moyen de remorqueurs. Je dis qu'en fin de compte, c'est un choix qu'on peut faire.

Mr. Hubbard: When you mentioned the Great Lakes, I was just thinking... when I was up in that area I heard—I'm not saying it's true; perhaps you could tell us—that last year some of your captains received bonuses in the vicinity of \$10,000 for being efficient with their ships, in terms of overtime and so forth. Is there any truth to that statement?

M. Hubbard: Lorsque vous parliez des Grands Lacs, je pensais justement... lorsque je suis allé dans cette région, j'ai entendu dire—je ne dis pas que c'est vrai, mais vous pourriez peut-être nous dire si c'est le cas—que l'an dernier certains de vos capitaines ont reçu des primes de l'ordre de 10 000\$ pour avoir utilisé efficacement leurs navires, notamment sur le plan des heures supplémentaires. Est-ce vrai?

Mr. Thomas: No payment was made that I would call a bonus to them. For instance, if a captain is at sea aboard the ship, he receives a salary and he receives a sea allowance. But that's not a bonus. It's part of his normal pay. No bonus was paid to anyone in the coast guard—it's not paid to anyone in the government—for doing an efficient job.

M. Thomas: On ne leur a rien versé que je pourrais qualifier de prime. Si un capitaine est en mer à bord de son navire, par exemple, il reçoit un salaire ainsi qu'une indemnité pour service en mer. Il ne s'agit cependant pas d'une prime. Cette somme fait partie de son traitement normal. Aucune prime n'a été payée à un membre de la Garde côtière—on ne paye aucune prime à un employé du gouvernement—pour avoir fait un travail efficace.

Mr. Hubbard: I'm glad to hear that. It was a crew member who told me. He thought his captain got this big bonus.

M. Hubbard: Je suis heureux de l'entendre. C'est un membre de l'équipage qui me l'a dit. Il pensait que son capitaine avait reçu une grosse prime.

When we were in Newfoundland... people pass you these sheets of paper. I just wonder if these figures might be correct.

Lorsque nous étions à Terre-Neuve... on nous remet ces petites notes et je me demande si les chiffres pourraient être exacts.

The port of Saint John handled a little less than 1 million tonnes of cargo. They have 17 employees, 4 port police officers, 7 board members: about 28 people who are connected with employment and part-time employment with that port.

On a manutentionné dans le port de Saint John un peu moins d'un million de tonnes de cargaison. Ce port compte 17 employés, quatre policiers de port et un conseil d'administration de sept membres, soit environ 28 personnes qui travaillent à temps complet ou à temps partiel pour ce port.

Apparently in your administration you have about 55 ports that are operational. You handle about 14 million tonnes of cargo. I was told you employ 9 people in supervising those 55 ports.

Apparemment, environ 55 ports opérationnels relèvent de votre administration. Vous manutentionnez environ 14 millions de tonnes de cargaison. On m'a dit que vous affectez neuf personnes à la supervision de ces 55 ports.

Would that be a correct statement?

Est-ce exact?

Mr. Thomas: From the point of view of the coast guard, that's about right. We have about nine people in the Newfoundland region.

M. Thomas: Du point de vue de la Garde côtière, c'est à peu près exact. Nous avons environ neuf personnes dans la région de Terre-Neuve.

Mr. David Watt (Acting Director General, Harbours and Ports, Canadian Coast Guard): Yes, that's correct.

M. David Watt (directeur général adjoint, Havres et ports, Garde côtière canadienne): Oui, c'est exact.

[Text]

Mr. Thomas: About what the overhead is for Saint John, I don't know. It doesn't report through me.

Mr. Watt: Mr. Chairman, I should add that while we have nine people in our office, we also have nine harbour master appointees. Also, we do not provide labour at our ports, which the Port of Saint John does. So it's rather difficult to make direct comparisons on a strict labour count.

Mr. Comuzzi: Mr. Thomas, you mentioned, as my friend Mr. Hubbard was talking about pilotage, that you're almost in the black, but you're not there yet, when you look at pilotage throughout the country. I think the round figures for 1994 were about \$20 million in the red, right across the country.

Mr. Thomas: That's not correct.

Mr. Comuzzi: What is the figure, then?

Mr. Thomas: For 1994 it would be a total of around \$9 million.

A witness: If that.

Mr. Comuzzi: There's \$6 million in the Laurentian —

Mr. Thomas: It would be something under \$9 million, total across the country.

Mr. Comuzzi: Okay, but it's still in the red. It's substantial; \$9 million.

Mr. Thomas: Some \$6 million—and—something is in one region.

Mr. Comuzzi: In the Laurentians.

But that having been said... and getting close to the black... it's still a very costly service. It's a statutorily imposed service.

As an example, we're in Charles' area, in Saint John, Kent shipping lines. Captains have been on those ships for fifteen or twenty years, coming in and out of that same port. Every time they have to come into that port in that area, they have to put a pilot on board. If you look at the questioning I used at that time, the captains of those vessels were every bit as qualified as the pilots to bring those ships in. It was Kent shipping lines' home port.

I use that as an example: the statutory imposition of pilotage services.

Let's break down the elements of pilotage. This was another problem with the pilotage. We heard evidence in many areas that it was difficult to either get a certificate or become a pilot, and there was a perception there was a certain amount of unfairness in the process. Is the coast guard able to certify a certification for a person to use one port or a series of ports? Do you have the qualifications within your department today to provide that service?

[Translation]

M. Thomas: J'ignore à combien s'élèvent les frais généraux pour Saint John. Les responsables ne relèvent pas de moi.

M. Watt: Monsieur le président, je dois ajouter que bien que nous ayons neuf employés à notre bureau, nous avons également neuf personnes nommées comme capitaines de port. En outre, nous ne fournissons pas de main-d'oeuvre à nos ports, alors que le port de Saint John le fait. Il est donc plutôt difficile de faire des comparaisons directes du strict point de vue des effectifs.

M. Comuzzi: Monsieur Thomas, vous avez mentionné, lorsque mon collègue M. Hubbard parlait de pilotage, que votre bilan était presque positif, mais ce n'est pas encore le cas, si l'on tient compte du pilotage dans l'ensemble du pays. Je pense qu'en 1994, le déficit était de l'ordre de 20 millions de dollars, pour l'ensemble du pays.

M. Thomas: Ce n'est pas exact.

M. Comuzzi: Quel était ce déficit, dans ce cas?

M. Thomas: En 1994, il était d'environ 9 millions de dollars en tout.

Un témoin: Tout au plus.

M. Comuzzi: Il était de 6 millions de dollars dans le secteur des Laurentides. . .

M. Thomas: Le total pour l'ensemble du pays est inférieur à 9 millions de dollars.

M. Comuzzi: Très bien, mais il y a quand même un déficit. C'est considérable, un déficit de 9 millions de dollars.

M. Thomas: Pour une seule région, il était d'environ 6 millions de dollars.

M. Comuzzi: La région des Laurentides.

Mais cela dit... et même si l'on s'approche du seuil de rentabilité... c'est encore un service très coûteux. C'est un service imposé par la loi.

Prenons comme exemple la compagnie de navigation Kent, dans la région de la circonscription de Charles, à Saint John. Les capitaines travaillent sur ces navires depuis 15 ou 20 ans, venant régulièrement dans le même port. Or, chaque fois qu'ils viennent dans le port de cette région, ils doivent faire monter un pilote à bord. Si vous relisez les questions que j'ai posées là-bas vous constaterez que les capitaines de ces navires étaient tout aussi compétents que les pilotes pour amener ces navires dans le port. Il s'agissait du port d'attache de la compagnie de navigation Kent.

C'est un exemple que j'utilise pour parler de services de pilotage imposés par la loi.

• 1705

Parlons du pilotage en fonction de ces divers éléments. C'est un autre problème en ce qui concerne le pilotage. Dans de nombreuses régions, des témoins nous ont dit qu'il était difficile d'obtenir un certificat ou de devenir pilote et l'on avait l'impression que le processus comportait un certain degré d'injustice. La Garde côtière peut-elle attester de la compétence d'une personne pour utiliser un port ou une série de ports? Comptez-vous aujourd'hui parmi vos effectifs des personnes ayant la compétence nécessaire pour assurer ces services?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Thomas: I would say currently we do not provide that service. While we may have people—for instance, our captains—who are up and down the river and therefore know the river very well, they don't drive 100,000-tonne tankers. There's the local knowledge plus the experience with the kind of ship you're driving that have to be combined. I would say that would be the same pretty much around the country.

I believe people are looking to the coast guard to solve a problem, which creates other problems, and there are other ways of tackling it. We talk about the certification process; there are ways of dealing with the certification process in a head-on manner.

Mr. Comuzzi: What would that be?

Mr. Thomas: The certification process?

Mr. Comuzzi: Yes.

Mr. Thomas: The Atlantic Pilotage Authority, for instance, does have a lot of certificates. They do have a lot of certificates.

Mr. Comuzzi: It's not consistent, Mr. Thomas, across the country.

Mr. Thomas: No, not across the country. I said in the Atlantic region it is.

Mr. Comuzzi: Okay, but it's not consistent across the country. We're looking for it across the country.

Mr. Thomas: If we look at the example you used, the Kent Line, they could apply and get one, and other people have, in the Atlantic region.

Mr. Comuzzi: They only have three certifications.

Mr. Thomas: That depends on how many captains they have.

Mr. Comuzzi: It would be 17 or 18.

Mr. Thomas: Then all they have to do is try. There has been no concern raised to me from the Atlantic region about any problems with the certification.

Mr. Comuzzi: Could the coast guard then establish the criteria of what is necessary in order to become a certificate holder or a pilot and conduct the examination and mark the examination, or whatever that process is in order to become a certificate holder or pilot, so there would be equity in the system?

Mr. Thomas: The process now has observers in it from industry and, depending on the region, it seems to work well.

One of the issues that keeps coming up seems to focus around the Laurentian region and there is a question of language. A lot of the people who are captains on the ships who would like to have a certificate would have difficulty with the language, and that is the working language of the river and that's a fact of life.

Mr. Comuzzi: What is the working language of the river?

Mr. Thomas: French is the working language on the river.

M. Thomas: Je dirais qu'à l'heure actuelle, nous n'assurons pas ce service. Nous avons peut-être des gens—nos capitaines, par exemple—qui naviguent sur cette rivière et la connaissent donc très bien, ils ne sont pas capitaines de pétroliers de 100 000 tonnes. Il faut combiner à la connaissance des lieux l'expérience à bord du type de navire que l'on conduit. Je pense que c'est à peu près la même situation dans toutes les régions du pays.

Certaines personnes demandent à la Garde côtière de résoudre un problème, mais cela en cause d'autres et il y a d'autres façons de le résoudre. Nous parlons du processus d'accréditation, mais il existe un moyen direct de résoudre le problème d'accréditation.

M. Comuzzi: Quelle serait la solution?

M. Thomas: Pour le processus d'accréditation?

M. Comuzzi: Oui.

M. Thomas: L'Administration de pilotage de l'Atlantique, par exemple, accorde beaucoup de certificats. Elle en a vraiment beaucoup.

M. Comuzzi: Mais le processus n'est pas uniforme dans l'ensemble du pays, monsieur Thomas.

M. Thomas: Non, pas dans l'ensemble du pays. J'ai dit qu'il l'était dans la région de l'Atlantique.

M. Comuzzi: Très bien, mais il n'est pas uniforme dans l'ensemble du pays. Nous examinons la situation dans l'ensemble du pays.

M. Thomas: Si nous prenons l'exemple que vous avez utilisé, celui de la *Kent Line*, cette compagnie pourrait présenter une demande et obtenir des certificats, comme d'autres l'ont fait dans la région de l'Atlantique.

M. Comuzzi: Ses employés n'ont obtenu que trois certificats.

M. Thomas: Cela dépend du nombre de capitaines à l'emploi de la compagnie.

M. Comuzzi: Il y en a 17 ou 18.

M. Thomas: Dans ce cas, il leur suffit d'essayer tout. Personne ne m'a signalé de problèmes en ce qui concerne les certificats dans la région de l'Atlantique.

M. Comuzzi: La Garde côtière pourrait-elle alors fixer les critères nécessaires pour obtenir un certificat ou devenir pilote, administrer les examens et les noter, c'est-à-dire s'occuper du processus qu'il faut suivre pour obtenir un certificat ou devenir pilote, afin que le système soit équitable?

M. Thomas: En vertu du processus actuel, il y a des observateurs représentant le secteur des transports et, selon les régions, cela semble bien fonctionner.

L'une des questions dont on semble souvent parler concerne la région des Laurentides, et il s'agit de la question de la langue. Un grand nombre de capitaines aimeraient obtenir un certificat, mais ils auraient de la difficulté à cause de la langue, c'est-à-dire la langue de travail sur le fleuve, et c'est une réalité.

M. Comuzzi: Quelle est la langue de travail sur le fleuve?

M. Thomas: Le français est la langue de travail sur le fleuve.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi. Unfortunately, gentlemen, our time has expired and we have to move on. Mr. Thomas, thank you very much for your presentation.

I only regret, gentlemen, that Mr. Guimond is not here because this Mr. Neil McNeill—boy, a confusion of names really started something a little earlier in our hearings.

Mr. Thomas: It's important, I think, for members to recognize this is the Mr. McNeill who wrote the pilotage report that is going out and is under discussion—

The Chairman: Yes, thank you; that's a good point.

Mr. Thomas: —as opposed to the other Mr. MacNeil, who didn't.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: Yes. Thank you very much, gentlemen. Thank you for your submission and for answering our questions today. We appreciate that.

Mr. Thomas: Thank you very much.

The Chairman: Could we bring to the table the Canadian Pulp and Paper Association, please.

• 1710

Colleagues, joining us now from the Canadian Pulp and Paper Association is Mr. David Church, the director.

Mr. Church, I welcome you and Mr. Russ Lewis, director of transportation, Stone Consolidated Inc.

Gentlemen, welcome to the committee. A little problem may come up in that the bells may start to ring; that would take us away from here for a vote in the House of Commons and, that being the case, we may have to interrupt your presentation and come back to it. I hope you are amenable to sticking around here for approximately half an hour while we vote and come back again. Does that still fit your schedule all right?

Mr. David W. Church (Director, Packaging, Purchasing and Transportation, Canadian Pulp and Paper Association): If that's the request of the committee, yes, we would be willing to come back.

The Chairman: That would be good. Please present to the committee for up to 15 minutes so that we can have room to ask you questions. Please begin at your leisure. Thank you.

Mr. Church: Thank you very much, Mr. Chairman. We appreciate the opportunity to be here today to address the committee on Canadian marine policy issues. Before I start, I would like to introduce Mr. Russ Lewis. He is director of transportation with Stone Consolidated Inc. in Montreal. We did also have two other people who were going to be on our panel today, but unfortunately due to the current labour problems with Canadian National and CP Rail, they were unable to attend because of pressing matters at their mills.

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Comuzzi. Malheureusement, messieurs, notre temps est écoulé et nous devons passer au témoin suivant. Merci beaucoup de votre exposé, monsieur Thomas.

Je regrette seulement, messieurs, que M. Guimond ne soit pas ici, parce que ce monsieur Neil McNeill—je dois vous dire qu'il y a vraiment eu toute une confusion dans les noms lors de nos séances précédentes.

M. Thomas: Il est important, je pense, que les membres du comité reconnaissent qu'il s'agit du M. McNeill qui a rédigé le rapport sur le pilotage qui fait l'objet de discussions. . .

Le président: Oui, je vous remercie, il est bon de le signaler.

M. Thomas: . . . et non pas de l'autre M. MacNeil, qui ne l'a pas fait.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Oui. Merci beaucoup, messieurs. Nous vous remercions de votre exposé et d'avoir répondu à nos questions aujourd'hui. Nous vous en sommes très reconnaissants.

M. Thomas: Merci beaucoup.

Le président: J'invite maintenant à la table les représentants de l'Association canadienne des pâtes et papiers.

Messieurs les membres du comité, nous accueillons maintenant M. David Church, directeur de l'Association canadienne des pâtes et papiers.

Monsieur Church, je vous souhaite la bienvenue ainsi qu'à M. Russ Lewis, directeur des transports chez Stone Consolidated Inc.

Messieurs, bienvenue au comité. Nous aurons peut-être un problème en ce sens que la sonnerie se fera peut-être entendre; cela signifie que nous devrons aller voter à la Chambre des communes et dans ce cas, nous devrons peut-être interrompre votre exposé pour y revenir après le vote. J'espère que vous accepterez d'attendre ici, environ une demi-heure, pendant que nous irons voter. Nous reviendrons après le vote. Votre horaire vous permet-il de rester?

M. David W. Church (directeur, Emballage, achat et transport, Association canadienne des pâtes et papiers): Si c'est ce que le comité nous demande, nous sommes en effet disposés à reprendre plus tard.

Le président: Très bien. Je vous invite à faire un exposé au comité d'au plus 15 minutes afin que nous ayons le temps de vous poser des questions. Vous pouvez commencer quand vous serez prêts. Merci.

M. Church: Merci beaucoup, monsieur le président. Nous vous remercions de nous donner l'occasion de venir aujourd'hui parler au comité de questions concernant la politique canadienne en matière de transport maritime. Avant de commencer, je veux vous présenter M. Russ Lewis. Il est directeur des transports pour la société Stone Consolidated Inc. de Montréal. Il y avait aussi deux autres personnes qui devaient nous accompagner aujourd'hui, mais à cause du conflit ouvrier actuellement en cours au Canadien National et au Canadien Pacifique, ils sont malheureusement incapables d'être présents parce qu'ils doivent s'occuper de questions urgentes à leurs usines.

[Texte]

We do appreciate the opportunity, and I will present our submission now on behalf of the association.

The Minister of Transport, the Hon. Douglas Young, has recently undertaken a review of transportation policy in Canada. In mid-December, the Canadian Pulp and Paper Association submitted a comprehensive submission to the minister expressing in detail its views on rail transportation. We have copies of it here and I believe members of the committee should have received a copy of the submission and the brochure on rail transportation.

This submission, however, is made on behalf of the members of CPPA and represents the industry's views on marine transportation policy. The purpose of this submission is to state that competition is a central and indispensable element of national transportation policy. Adequate and effective marine transportation service is essential to Canada's competitiveness at home and abroad. One in three Canadian jobs depends upon Canada's strong exporting trading relationship with countries around the world.

As the Hon. Paul Martin has stated to Canadians across the country, productivity improvement in Canadian industry and government is the number one objective of the country. It is the source of prosperity and job creation. International competitive success is dependent upon healthy domestic competition, which provides the motivation for firms to make investments to become more productive and take the risks necessary for such success.

We strongly believe that competition in Canada's marine sector is vital to ensure that Canadian shippers can remain competitive in world markets. The CPPA is a national association that represents 60 member companies located throughout Canada. These companies account for approximately 90% of the pulp paper and paper board manufactured in Canada.

In 1994 shipments of pulp paper and paper board reached a record level of 28.9 million tonnes, an increase of 9.3% or 2.4 million tonnes compared to 1993 levels. Most of this increase is attributable to a 10% rise in export shipments to markets around the world.

Canada is the world's largest exporter of both pulp and paper. In 1994 export shipments represented 83% of the total. Shipments to offshore markets accounted for 40% of total exports.

The pulp and paper industry ranks first in contribution to Canada's balance of payments. In 1994 the industry's net contribution to the balance of payments totalled \$14.2 billion. Net exports of other forest products brought the total contribution to \$25 billion.

Among Canadian manufacturing industries, pulp and paper also ranks first in terms of employment, salaries and wages, and value added by manufacturer. In 1993, 64,000 Canadians were directly employed in pulp and paper mills and another 175,000 were directly employed in logging and other forest sector operations. In fact, the forest sector overall, directly and indirectly, supports nearly one million jobs in Canada.

[Traduction]

Nous apprécions vraiment cette occasion de vous adresser la parole. Je vais maintenant présenter notre mémoire au nom de l'association.

L'honorable Douglas Young, ministre des Transports, a amorcé dernièrement l'examen de la politique en matière de transport au Canada. À la mi-décembre, l'Association canadienne des pâtes et papiers (ACPP) lui a présenté un mémoire détaillé dans lequel elle exposait sa position sur le transport ferroviaire. Nous en avons apporté des exemplaires et je crois que les membres du comité ont déjà reçu une copie de ce mémoire ainsi que le dépliant sur le transport ferroviaire.

Le présent mémoire, toutefois, préparé au nom des membres de l'ACPP, fait état de la position de l'industrie quant à la politique sur le transport maritime. Le présent mémoire veut souligner le fait que la concurrence est un élément crucial et indispensable de la politique nationale en matière de transport. En effet, pour alimenter sa compétitivité au pays et à l'étranger, le Canada doit se doter de services de transport maritime adéquats et efficaces. Au Canada, un emploi sur trois dépend des fortes activités d'exportation sur les divers marchés mondiaux.

Dans un message à tous les Canadiens, l'honorable Paul Martin a indiqué que le principal objectif du pays était l'accroissement de la productivité des industries et du gouvernement canadien, source de la prospérité et de la création d'emplois. Les succès du Canada sur le plan de la concurrence internationale dépendent d'une saine compétitivité au pays, qui incite les entreprises à investir pour devenir plus productives et à prendre les risques nécessaires pour y arriver.

• 1715

Nous croyons fermement que la concurrence dans le secteur maritime canadien s'impose pour que les expéditeurs canadiens demeurent compétitifs sur les marchés mondiaux. L'ACPP est une association nationale qui représente 60 sociétés membres à l'échelle du Canada. Ces dernières produisent environ 90 p. 100 de la pâte, du papier et du carton fabriqués au pays.

En 1994, les expéditions de pâte, de papier et de carton ont atteint un niveau record de 28,9 millions de tonnes, en hausse de 9,3 p. 100 ou 2,4 millions de tonnes par rapport à 1993. La majeure partie de cette augmentation est attribuable à une croissance de 10 p. 100 des exportations sur les marchés mondiaux.

Le Canada est le plus grand exportateur de pâtes et papiers. En 1994, les exportations représentaient 83 p. 100 de sa production totale. Les expéditions sur les marchés d'outremer ont pour leur part occupé 40 p. 100 du total des exportations.

L'industrie des pâtes et papiers se classe au premier rang pour son apport à la balance des paiements du Canada. En 1994, sa contribution nette à ce chapitre a atteint 14,2 milliards de dollars, et les exportations nettes d'autres produits forestiers ont porté le total de cette contribution à 25 milliards de dollars.

Parmi les industries canadiennes de fabrication, l'industrie des pâtes et papiers occupe également la première place pour l'emploi, les salaires et les traitements ainsi que la valeur ajoutée par producteur. En 1993, 64 000 emplois directs étaient assurés au Canada par des usines de pâtes et papiers, tandis que 175 000 autres étaient liés à l'exploitation forestière. En fait, le secteur forestier soutient globalement, directement ou indirectement, près d'un million d'emplois au Canada.

[Text]

Transportation is a significant cost element in the delivered price of our goods and a major determinant in our international competitiveness. Accordingly, the pulp and paper industry has a particular interest in the competitiveness of Canada's transportation systems, particularly those marine systems required to ship the 9.5 million tonnes to offshore markets.

The industry is a major user of transportation services, not only for the 29 million tonnes of product that are shipped annually, but also for the related volume of in-bound raw materials consumed in the manufacturing process. To ship its products from mill to market represents approximately 15% of total costs for the pulp and paper industry.

In addition to accounting for a sizeable portion of the delivered cost of pulp and paper products, transportation costs have a significant influence on the location of new facilities and the competitiveness of existing facilities in Canada. CPPA submits that competition is the driving force in ensuring Canada's future prosperity. All industry sectors, including the transportation sector, that provide us with the goods and services to enable us to ship our products from mill to market must be subject to the same competitive pressures to which the pulp and paper industry is subjected.

Under the principles common to all modes, CPPA supports in general the principles contained in the terms of reference for the review. We strongly believe the goal of this review should be to ensure that Canadian shippers have access to an efficient and competitive marine transportation system at a cost that will enable Canadian shippers to remain competitive in world markets, while at the same time ensuring that safety and environmental standards remain of paramount importance.

In particular, CPPA supports the principles that would provide efficient services and facilities the country and users can afford; minimize the role of the federal government in the direct delivery of operational services; consider an international balance and safety in environmental regulations with our trading partners, particularly in the U.S.; ensure that users, i.e. shippers, have input on levels of service, the method of delivering the service and in the ways and means of increasing cost recovery; reduce the regulatory burden and permit, where feasible, self-regulation by industry; and reduce or eliminate direct and indirect subsidies and close facilities not required.

Under the port sector, CPPA is a national association with mills located coast to coast in nine of Canada's ten provinces. These mills use both the larger and smaller ports under the jurisdiction of Ports Canada. The larger ports of Montreal and Halifax and Vancouver are utilized extensively by the mills to ship the industry's products to markets around the world. The smaller ports such as Valleyfield, Quebec, are also heavily used.

[Translation]

Le transport constitue un élément de coût important du prix de nos produits, de même qu'un déterminant majeur de notre capacité à être concurrentiels sur les marchés internationaux. Par conséquent, l'industrie des pâtes et papiers manifeste un intérêt particulier pour la compétitivité des systèmes de transport du Canada, surtout à l'égard du transport maritime, essentiel à l'expédition des 9,5 millions de tonnes de marchandises sur les marchés d'outremer.

L'industrie est un important utilisateur de services de transport, non seulement pour les 29 millions de tonnes de produits qu'elle expédie annuellement, mais aussi pour les volumes connexes de matières premières utilisées dans la fabrication. L'expédition des produits sur les marchés à partir des usines représente environ 15 p. 100 des frais totaux de l'industrie des pâtes et papiers.

En plus de représenter une partie considérable du coût des livraisons de pâtes et papiers, les coûts de transport influent fortement sur le choix d'emplacement des nouvelles installations et sur la position concurrentielle des installations existantes au Canada. L'ACPP considère que la concurrence est le moteur de la prospérité future du Canada. Tous les secteurs industriels, notamment celui du transport, qui nous fournissent les biens et les services grâce auxquels nous pouvons expédier nos produits sur les marchés à partir de nos usines doivent subir les mêmes pressions concurrentielles que l'industrie des pâtes et papiers.

De façon générale, l'ACPP appuie les principes communs à toutes les options contenues dans les paramètres de l'examen. Nous croyons fermement que l'objectif de cet examen devrait être de voir à ce que les expéditeurs canadiens aient accès à un système de transport maritime efficace et concurrentiel à des coûts qui leur permettront de demeurer concurrentiels sur les marchés mondiaux tout en s'assurant du caractère primordial des normes de sécurité et de protection de l'environnement.

L'ACPP soutient précisément des principes qui auront pour effet de prévoir des services et des installations efficaces qui tiennent compte des moyens du pays et des utilisateurs; réduire au minimum le rôle du gouvernement fédéral dans la prestation directe de services d'exploitation; voir à l'atteinte d'un équilibre international avec nos partenaires commerciaux, en particulier les États-Unis, en ce qui a trait à la réglementation sur la sécurité et l'environnement; s'assurer que les utilisateurs, soit les expéditeurs, se prononcent sur les niveaux de services, leur mode de prestation et les façon et moyens d'accroître le recouvrement des coûts; réduire le fardeau réglementaire et permettre, si possible, l'autoréglementation de l'industrie; réduire ou éliminer les subventions directes et indirectes et fermer, au besoin, des installations.

Au sujet du secteur portuaire, nous précisons que l'ACPP est une association nationale ayant des usines dans neuf des dix provinces canadiennes. Pour expédier leurs produits sur les marchés mondiaux, ces usines ont recours aux services de grands et de petits ports régis par la Société canadienne des ports. Les grands ports de Montréal, de Halifax et de Vancouver sont fortement mis à contribution, et il en est de même pour les ports de moindre envergure, comme celui de Valleyfield, au Québec.

[Texte]

CPPA supports any initiative that would result in the harmonization of rules, regulations and procedures across the country. However, the motivating factor in implementing such changes must be the improvement and productivity of port activities and the promotion of competition for such services. Changes that would be beneficial to the larger Canadian ports may not be beneficial to the smaller ports.

CPPA recommends that the mission of ports should be defined, the role of which is to serve the exporters and importers that use the ports. We recommend that the present port administration systems be redefined to reflect the objectives of serving exporters and importers. We further recommend that the management, organization and mandate of Canadian ports must be customer focused.

As much as is practical, the services provided at Canadian ports must be subject to competition. If this is not possible, the user must have recourse to an independent third party to arbitrate matters regarding price and service.

With respect to pilotage services, CPPA is concerned with the level of cost for services provided by pilotage authorities. In all cases, pilots are required by law to escort deep-sea vessels to and from Canadian ports. While not direct beneficiaries of pilot services, shippers pay for such services through marine freight rates.

Many of the vessels used by the pulp and paper industry are equipped with sophisticated devices such as satellite navigation that make them less dependent on navigational assistance provided by Transport Canada and pilots. We believe that if they are deemed to be safe, such vessels should not be required to use pilots under the pilotage authority.

CPPA recommends that while ensuring that required safety standards are met, the monopoly rights now enjoyed by pilots must be opened up to competition. In addition, the cost of continuing to operate government-funded pilotage authorities is not warranted. Vessels that can demonstrate the capability of navigating without pilots should be exempt from doing so, subject to achieving acceptable safety standards.

With respect to the Canadian Coast Guard, in a January 27 letter to the association from the Commissioner of the Canadian Coast Guard, Mr. John Thomas, CPPA's president and CEO, Lise Lachapelle, was advised of a proposal by Transport Canada to revise existing coast guard user fees for the fiscal year 1995-96. CPPA has gone on record as supporting the principle of user-pay for Canadian Coast Guard services; however, CPPA does have a concern regarding the user-pay concept for ice-breaking services.

For example, ice-breaking services are currently provided to the mills of the pulp and paper industry located in the Atlantic provinces and along the St. Lawrence River system in Quebec. Many of these mills, particularly those located in the Atlantic

[Traduction]

L'ACPP appuie toute initiative qui entraînera l'harmonisation de la réglementation et des formalités dans l'ensemble du pays. Cependant, l'accroissement de la productivité dans les ports et la promotion de la concurrence pour ces services doivent motiver la mise en oeuvre de ces modifications. Il se peut que des changements qui sont avantageux pour les grands ports canadiens ne soient pas avantageux pour les ports moins importants.

• 1720

L'ACPP recommande que la mission des ports soit définie; le rôle est de servir les exportateurs et les importateurs qui les utilisent. Nous recommandons que les systèmes administratifs des ports actuels soient redéfinis pour tenir compte des objectifs visant à répondre aux besoins des exportateurs et des importateurs. Nous recommandons en outre que la gestion, l'organisation et le mandat des ports canadiens soient centrés sur les utilisateurs.

Les services offerts dans les ports canadiens doivent être soumis, si possible, à la concurrence. Sinon, l'utilisateur doit avoir recours à un tiers indépendant qui tranchera lorsque des questions de prix et de services se poseront.

En ce qui concerne les services de pilotage, l'ACPP s'inquiète des niveaux de frais pour les services fournis par les administrations de pilotage. Dans tous les cas, la loi exige que des pilotes escortent les navires hauturiers à destination et en provenance des ports canadiens. Bien que ne tirant aucun avantage direct de ces services, les expéditeurs les paient à même leurs tarifs marchandises.

Nombre de navires que l'industrie des pâtes et papiers utilisent sont dotés de dispositifs sophistiqués, comme le système de navigation par satellite, qui les rendent moins dépendants de l'aide de Transport Canada et des pilotes. Nous considérons que, lorsque leur sécurité est assurée, ces navires devraient être exemptés des dispositions de l'Administration de pilotage sur les services des pilotes.

L'ACPP recommande que tout en veillant au respect des normes de sécurité requises, on soumette à la concurrence les droits de monopole dont jouissent actuellement les pilotes. De plus, les frais de continuité d'exploitation de l'Administration de pilotage subventionnée par l'État ne sont pas justifiés. Les navires qui démontrent la capacité de naviguer sans pilote de l'Administration de pilotage pourraient être exemptés de ces services, à condition de respecter des normes de pilotage acceptables.

En ce qui concerne la Garde côtière canadienne, dans une lettre datée du 27 janvier dernier, M. John F. Thomas, commissaire de la Garde côtière canadienne, informait Mme Lise Lachapelle, présidente et chef de la direction de l'ACPP, d'une proposition de Transports Canada visant à réviser la politique actuelle de financement par l'utilisateur de la Garde côtière pour l'exercice 1995-1996. L'ACPP a toujours appuyé le principe de paiement par l'utilisateur des services de la Garde côtière canadienne; cependant, elle émet des réserves quant au concept de paiement par l'utilisateur des services de brise-glace.

Par exemple, ces services sont actuellement offerts aux usines de pâtes et papiers situées dans les provinces de l'Atlantique et le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, au Québec. Nombre de ces usines, en particulier celles des

[Text]

provinces, were built following assurances from the federal government that ice-breaking services would be provided by the federal government at no direct cost to the mills. Accordingly, this service was a consideration taken into account in the decision to construct mills in this region of Canada. It must be assumed that the provision of ice-breaking services was deemed to be in the public interest in that it encouraged mill construction and related employment activity in the less advantaged regions of Canada.

CPPA recommends that coast guard services must be efficient, effective and serve the needs of their users with full consultation from those required to pay for them. The cost of coast guard services must be well-defined, clearly attributable to and shared on an equitable basis among all users. To foster competition, coast guard services that could be subject to competitive pressure should be commercialized. For such services where competition is not feasible, cost increases and changes to the levels of service should be subject to third-party arbitration in situations where agreement cannot be reached. The cost associated with government regional economic development initiatives should not be subject to cost-recovery proposals.

With respect to the Shipping Conferences Exemption Act, we understand this is not included in the terms of reference for the House of Commons standing committee at this time. However, CPPA wishes to reiterate its support for the abolition of the Shipping Conferences Exemption Act. The anti-trust immunity presently granted to shipping conferences under this legislation is anti-competitive and should be repealed in this day of global competition. The National Transportation Act Review Commission in 1992 recommended that SCEA be repealed when similar legislation in the United States is repealed. Both the U.S. and the European Community are presently considering such legislation; Canada should too.

In conclusion, to ship its products to the 70 countries around the world in which we do business, the pulp and paper industry requires an efficient and effective marine transportation environment and the best method to achieve such an environment is through competition and market forces.

The members of the Canadian Pulp and Paper Association believe that those providing marine transportation services must be subject to the same competitive pressures that our industry is subject to. To achieve this, CPPA submits that where possible all such marine services be commercialized and where this is not possible those who will ultimately pay for the services have direct input to the cost and level of service.

Thank you very much, Mr. Chairman. We would be more than willing to answer any questions you may have in the short time we have available before the bells ring.

The Chairman: If they ring. They haven't rung yet. Mr. Church, thank you very much for your submission to the committee. We appreciate the thoroughness of it.

I am going to go in reverse order this time, colleagues.

[Translation]

provinces de l'Atlantique, ont été construites après que le gouvernement fédéral ait donné l'assurance qu'il leur fournirait des services de brise-glace sans frais directs. En conséquence, ce service a été pris en compte au moment de décider de construire des usines dans cette région du Canada. On doit donc tenir pour acquis que la prestation de services de brise-glace était réputée d'intérêt public puisqu'elle favorisait la construction d'usines et assurait des emplois dans les régions moins favorisées du Canada.

L'ACPP recommande que les services de la Garde côtière canadienne soient efficaces, efficaces et répondent aux besoins des utilisateurs, et que ceux qui paient pour ces services soient pleinement consultés. Les coûts des services de la Garde côtière doivent être bien définis, clairement imputables à tous les utilisateurs et partagés de façon équitable entre ces derniers. Pour favoriser la concurrence, les services de la Garde côtière qui pourraient être soumis à des pressions concurrentielles devraient être commercialisés. Pour les services qui ne peuvent être concurrentiels, l'augmentation des coûts et la modification des niveaux de service devraient faire l'objet d'un arbitrage par un tiers lorsqu'aucun accord ne peut être conclu. Il ne devrait pas y avoir de projet de recouvrement des coûts associé aux initiatives gouvernementales de développement économique régional.

Quant à la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, nous comprenons qu'elle n'est pas incluse actuellement dans les paramètres du comité permanent de la Chambre des communes. L'ACPP souhaite cependant réitérer son appui pour l'abolition de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM). L'immunité antitrust dont jouissent actuellement les transporteurs maritimes membres d'une conférence en vertu de cette loi est anticoncurrentielle et devrait être abrogée compte tenu du cadre actuel de concurrence mondiale. En 1992, la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux a recommandé l'annulation de la LDCM, législation semblable ayant déjà été abrogée aux États-Unis. Les États-Unis et l'Union européenne se penchent actuellement sur cette législation; le Canada devrait en faire tout autant.

En conclusion, pour expédier ses produits dans les 70 pays du monde entier avec lesquels elle traite, l'industrie des pâtes et papiers a besoin d'un système de transport maritime efficace et efficace, et les meilleures méthodes pour se doter d'un tel système passent par la concurrence et les forces du marché.

Les membres de l'ACPP croient que les prestataires de services de transport maritime doivent être soumis aux mêmes pressions concurrentielles que l'industrie des pâtes et papiers. Pour ce faire, l'ACPP propose que tous ces services maritimes soient si possible privatisés, et sinon, que ceux qui les paieront puissent se prononcer directement sur leur coût et leur niveau.

Merci beaucoup, monsieur le président. Nous serons très heureux de répondre aux questions que vous pourrez nous poser dans le peu de temps qui nous reste avant que la sonnerie se fasse entendre.

Le président: Si elle se fait entendre. Ce n'est pas encore le cas. Monsieur Church, merci beaucoup de l'exposé que vous venez de faire au comité. Il était très complet.

Je vais commencer cette fois dans l'ordre inverse, messieurs les membres du comité.

[Texte]

Mr. Comuzzi.

[Traduction]

M. Comuzzi.

• 1725

Mr. Comuzzi: Thank you very much, Mr. Chairman. Welcome, gentlemen. You're speaking to the converted. What you've just told us about the importance of the forestry industry in Canada is perhaps Canada's best-kept secret. Is it fair to say that the pulp. . .? Do you also represent—

The Chairman: Mr. Comuzzi, I'm sorry, you're going to hate me for this but—

Mr. Comuzzi: Why would I hate you, Mr. Chairman?

The Chairman: Because I'm going to ask you to not pursue this line of questioning, only because apparently this box has been disconnected and the bell has been ringing for the last 12 minutes. We have about 6 minutes to go to the House for a vote.

Mr. Comuzzi: Can you stick around?

The Chairman: Can you be with us for another few minutes?

A voice: Sure.

The Chairman: We have about six minutes to go to the House of Commons, so we're on our way right now.

• 1726

• 1805

The Chairman: We'll resume now, having had a vote and won again.

Mr. Comuzzi: Does the pulp and paper industry also include the dimensional lumber and building products, such as plywood and wafer board in their figuring here?

Mr. Church: No, we do not. We're strictly the association for pulp and paper.

Mr. Comuzzi: Pulp, paper, kraft and that type of—

Mr. Church: Our products include kraft paper in packaging grades, box board, container board, wood pulp, newsprint in printing and writing grades, corrugated paper—all the papers that go into making packaging.

Mr. Comuzzi: Everything except lumber.

Mr. Church: Everything except lumber and wood products, that's correct.

Mr. Comuzzi: Do you have any idea, if we put those numbers in for the forestry industry that is not represented by your group, what the \$25 billion a year in balance of payments would represent?

Mr. Church: I'm sorry I don't.

M. Comuzzi: Merci beaucoup, monsieur le président. Bienvenue, messieurs. Vous prêchez à un converti. Ce que vous venez de nous dire au sujet de l'importance du secteur forestier au Canada est peut-être le secret le mieux gardé du pays. Est-il juste de dire que le secteur des pâtes et papiers. . .? Représentez-vous également. . .

Le président: Je suis désolé, monsieur Comuzzi, vous allez me détester, mais je dois. . .

M. Comuzzi: Pourquoi vous détesterais-je, monsieur le président?

Le président: Parce que je vais vous demander de ne pas poursuivre vos questions, car il semble que ce boîtier ait été débranché et que la sonnerie retentit depuis déjà 12 minutes. Il nous reste environ six minutes pour nous rendre voter à la Chambre.

M. Comuzzi: Pouvez-vous rester?

Le président: Pouvez-vous rester avec nous encore quelques minutes?

Une voix: Certainement.

Le président: Il nous reste environ six minutes pour nous rendre à la Chambre des communes et nous devrions donc partir dès maintenant.

Le président: Nous reprenons maintenant la séance après avoir encore une fois remporté le vote.

M. Comuzzi: Est-ce que dans ses chiffres, l'industrie des pâtes et papiers tient compte des produits de bois-d'oeuvre et de dimensions courantes, comme le contreplaqué et les panneaux d'agglomérés?

M. Church: Non, nous sommes strictement une association de fabriques de pâtes et papiers.

M. Comuzzi: Les pâtes, les papiers, la pâte kraft, par exemple. . .

M. Church: Nos produits comprennent le papier kraft pour les emballages, le carton pour boîte, le carton-caisse, la pâte de bois, le papier journal pour l'impression et l'écriture, le carton ondulé et tous les papiers d'emballage.

M. Comuzzi: Tout, sauf le bois-d'oeuvre.

M. Church: Tout sauf le bois-d'oeuvre et les produits de bois, c'est exact.

M. Comuzzi: Avez-vous une idée, si l'on prend les chiffres pour l'industrie forestière que vous ne représentez pas, de ce que représente ces 25 millions de dollars en balance commerciale?

M. Church: Je suis désolé. Non.

[Text]

Mr. Comuzzi: When you ship your product, as I understand customers are becoming more demanding today, is it usually to the point of putting it on a railway car, ship or truck and that's the end of your responsibility, or are the majority of your customers now asking for a price on paper plus freight and insurance extra or free on board? What's the usual policy within your companies.

Mr. Russ Lewis (Director, Transportation, Stone Consolidated Inc.): In many cases, regardless of the terms of sale, in domestic traffic it's f.o.b. into the vehicle. We prepay the freight for delivery, but technically while we pass the title over to the carrier who has the custody of the goods for delivery, we are ultimately responsible because we chose those carriers to make delivery. So you're right in saying the customer is becoming... I don't know whether "demanding" is the right word. He's expecting to get his product delivered on a timely basis; in excellent condition, and there's a great deal more focus on that today, on consistency and damage-free delivery.

• 1810

Mr. Comuzzi: Okay. Thank you.

I'll be parochial for a couple of moments. You mentioned since you eventually end up paying the cost of shipping the goods, you wanted more say in the transportation system, as the greatest user in Canada of all transportation modes. Is that correct?

Mr. Church: We're certainly one of the largest users. I'm not sure we're necessarily the largest user. I would say for pulp and the forest products industry we're right up there at the top, with perhaps coal, grain, and the other large resource-based sectors.

Mr. Comuzzi: As a result of your wide usage of all modes of transportation, there's a greater tendency on the part of your industry to use trucks today, notwithstanding the fact some of your best plants are located right on the water. What is the reason for that?

Mr. Church: It depends on where the product is being shipped. You may have a mill that's tidewater, but the vast majority of its customers are located perhaps inland in the United States, or in the domestic market where marine transportation is not suitable. But one of the things we found over the past number of years is the market conditions shift dramatically from year to year. While you may one year be a domestic supplier to the Canadian market, down the road you may very well be shipping offshore. So I think it just depends on where your customers are located.

It's a very competitive marketplace out there. As we've indicated, transportation is a significant component in the total cost. Wherever you can sell into that marketplace that generates the greatest return for the company, that's where you're going to ship it. Regardless of whether you're tidewater and the logistics may suggest it would be best to ship offshore, your customer base may be in Wisconsin or Chicago or Texas or Winnipeg.

[Translation]

M. Comuzzi: Les clients sont de plus en plus exigeants. Quand vous expédiez un produit, est-ce que vous le mettez simplement dans un wagon, un camion ou un navire, et que votre responsabilité s'arrête-là? Est-ce que la majorité de vos clients demandent maintenant un prix pour le papier qui ne comprend pas le transport ni l'assurance ou un prix franco à bord? Quelle est la politique habituelle de vos entreprises?

M. Russ Lewis (directeur, Transports, Stone Consolidated Inc.): Dans bien des cas, quelles que soient les conditions de la vente, pour le marché intérieur, c'est franco à bord du véhicule. Nous payons à l'avance le transport du produit livré, mais officiellement, nous sommes ultimement responsables parce que nous avons choisi le transporteur, même si nous lui remettons les titres et qu'il a la garde du produit à livrer. Vous avez donc raison de dire que les clients sont de plus en plus... je ne sais pas si le terme «exigeants» est juste. Le client s'attend à ce que son produit soit livré ponctuellement, en excellent état et c'est ce qui compte de plus en plus de nos jours, la ponctualité et l'état du produit livré.

M. Comuzzi: Bien. Merci.

Je vais maintenant parler pour ma paroisse. Vous avez dit qu'au bout du compte, c'est vous qui payez le coût de transport des marchandises et que par conséquent, vous vouliez avoir voix au chapitre lorsqu'il s'agit du système de transport, en tant que principal utilisateur canadien de tous les modes de transport. Est-ce exact?

M. Church: Nous sommes certainement parmi les principaux utilisateurs du système, même si nous ne sommes pas nécessairement le principal. Je dirais que les produits forestiers et de pâtes et papiers sont dans les premiers rangs, en compagnie du charbon, du grain et d'autres secteurs importants des ressources naturelles.

M. Comuzzi: Vous utilisez divers modes de transport mais dernièrement, votre industrie a tendance à utiliser davantage le transport routier, même si certaines de vos meilleures usines sont situées au bout de l'eau. Pourquoi?

M. Church: Tout dépend de la destination du produit. Une usine côtière peut avoir des clients dont la grande majorité sont situés à l'intérieur du continent, aux États-Unis ou au Canada, et le transport maritime ne convient pas. Au cours des dernières années, nous avons constaté que les conditions du marché changent énormément d'année en année. Vous pouvez travailler surtout pour le marché canadien une année et l'année d'après, exporter. Je pense que tout dépend de l'emplacement des clients.

C'est un marché très concurrentiel. Comme vous l'avez dit, le transport est un élément important du coût total. Quand on peut vendre à un marché qui offre un rendement supérieur pour l'entreprise, c'est là que sont expédiés les produits. Pour les usines côtières, l'expédition par bateau peut sembler la plus souhaitable logistiquement, mais ses clients peuvent être au Wisconsin, à Chicago, au Texas ou à Winnipeg.

[Texte]

Mr. Comuzzi: Charles may want to ask that question because we heard some evidence last week about some pulp and paper company in one of the Atlantic provinces that chose to ship marine, but ceased using it and went to truck because of the problems involved with the seaway and the costs involved. It didn't make much sense to me. Perhaps you can enlighten us on that.

Mr. Lewis: Perhaps I can a little bit, sir.

I know, particularly in our area of the St. Lawrence, the Trois-Rivières area, there was a movement of newsprint going up the Great Lakes for a number of years, going back maybe 20 years ago, or prior to that. That came to a screeching halt when the railways and the trucking industry took a hard look at that business and basically were more competitive. In a lot of cases I think what drove that was the actual handling costs aboard the vessel and the handling cost getting the product off the vessel killed the economics of that alternative.

Mr. Comuzzi: Mr. Lewis, when you mention a handling cost, you're talking about the cost of the longshoremen in certain areas? Let's not be shy in this enterprise.

Mr. Lewis: No, you're quite right—that plus the factor of getting it to the wharf, then handling it into the vessel, and then you move the vessel up and do the reverse. But particularly the handling costs at the ports kind of drove the thing right out of the economic sphere.

Mr. Church: I think the other point that should be made is newsprint and the printing and writing grades—those products—are very, very sensitive. They're not the kind of product you can throw into a truck and then take off the truck and load onto a vessel and do the reverse at the other end. They're very, very sensitive products. The customers demand these products arrive there free of damage.

• 1815

What you try to do, as I understand it from what I've been told by the members, is minimize the handling so that the product arrives at the destination in the same shape that it leaves the mill, which is free of damage. Otherwise, it's rejected and—

Mr. Comuzzi: You won't be paid.

Mr. Church: That's right, you won't be paid.

Mr. Comuzzi: What are we at? Is it about \$700 per tonne now? The prices are going up pretty steadily, are they not?

Mr. Church: I'll let Mr. Lewis speak to that.

Mr. Lewis: The prices are going up. I believe right now they might be around \$750, in that region.

Mr. Comuzzi: Is that in U.S. or Canadian funds?

Mr. Lewis: That would be U.S. funds. At the same time, sir, our input costs are going up equally.

Mr. Comuzzi: I know. They've done about ten years of research into using kraft, which your organization produces, for developing a new synthetic clothing material, which they are showing now in the fashion shows throughout Europe and the

[Traduction]

M. Comuzzi: Charles pourrait vouloir poser cette question. La semaine dernière, nous avons entendu parler d'une papetière de l'Atlantique qui avait choisi le transport maritime mais qui s'est tournée vers le camionnage à cause des problèmes de la Voie maritime et du coût élevé de ce mode de transport. Pour nous, cela semblait insensé. Vous pourriez peut-être nous fournir des explications.

M. Lewis: Oui, monsieur, je peux peut-être vous répondre.

Je sais que dans le Saint-Laurent particulièrement, dans la région de Trois-Rivières, le papier journal était autrefois transporté vers les Grands Lacs en utilisant la Voie maritime. Ce trafic a duré de nombreuses années et remonte à il y a 20 ans ou même plus. Mais il a cessé brutalement lorsque les chemins de fer et le secteur du transport routier ont examiné la situation de près et se sont rendus plus compétitifs. Dans bien des cas, le nouveau choix de l'industrie dépendait des coûts élevés de l'embarquement et du débarquement des marchandises.

M. Comuzzi: Monsieur Lewis, lorsque vous parlez de coût de manutention, vous parlez des débardeurs, dans certaines régions? Parlons franchement.

M. Lewis: Vous avez raison. De plus, il fallait amener la marchandise au quai, l'embarquer sur le navire et faire l'inverse rendu à destination. C'est surtout les frais de manutention aux ports qui ont nui économiquement au transport maritime.

M. Church: Il y a un autre facteur à ne pas oublier: le papier journal et le papier d'impression et d'écriture sont des produits très, très fragiles. Ce n'est pas le genre de produits qu'on peut jeter dans un camion, ressortir du camion, charger dans un navire, décharger du navire à l'autre bout, etc. Ces produits sont très, très fragiles. Les clients insistent pour qu'ils arrivent chez eux en parfait état.

D'après ce que me disent mes membres, ce qu'on s'efforce de faire, c'est de réduire la manutention afin que le produit arrive à destination dans le même état qu'en sortant de l'usine, c'est-à-dire en parfait état. Autrement, le produit est rejeté et. . .

M. Comuzzi: Vous ne serez pas payés.

M. Church: Exactement, l'usine n'est pas payée.

M. Comuzzi: Où en sommes-nous maintenant? Est-ce environ 700\$ la tonne? Les prix montent assez régulièrement, n'est-ce pas?

M. Church: Je vais laisser la réponse à M. Lewis.

M. Lewis: Les prix augmentent. Je crois que nous en sommes maintenant à environ 750\$.

M. Comuzzi: Est-ce en dollars canadiens ou américains?

M. Lewis: Je parle de dollars américains. Mais il faut dire, messieurs, que les intrants augmentent également.

M. Comuzzi: Je sais. On a fait environ 10 ans de recherche pour que la pâte kraft produite par votre organisation puisse servir à produire un nouveau tissu synthétique qu'on peut voir maintenant dans les défilés de mode partout en Europe et aux

[Text]

United States. This evidently would put the present synthetics—the nylons and so on that we hear about—not out of business, but. . . This product is on the verge of just taking off. It's new research. Everything I've read about it is positive.

Do you want to comment on that? The usage of kraft would be astronomically higher than what it is today. Do you want to comment on what that product is? It's a new cloth they are developing that holds colours much better than synthetics and so on. What do you anticipate this will do to your industry?

Mr. Church: I'm not familiar with the product you are referring to. I can certainly go back to our office and check around. I can ask the appropriate people and forward as much information as we can to you.

Mr. Comuzzi: To give us that undertaking, I think they're showing that new material now. I forget what they call it, but that new material is in the Paris fashion shows.

The Chairman: Thank you, Joe.

Mr. Comuzzi: One final question, Mr. Chairman.

The Chairman: Is it on topic?

Mr. Comuzzi: It's on topic. Well, no, we're looking for business.

When we were in Saint John, we heard representations. Saint John is a viable port for the transportation of your product to the South American market, primarily. We also heard that there was a substantial investment being made in another port in New Brunswick. They were anticipating also going into the forest product business in Belledune. Can you enlighten us as to what your organization's thoughts are with respect to that new venture?

Mr. Lewis: I guess I'd probably be a little more familiar with the new venture seeing that we have a mill that's only about 20 or 25 miles from Belledune.

As I understand it, the next phase of the port of Belledune that the government announced about one month ago is to be built around, I believe, an installation by Canadian Gypsum, which has been putting in a new plant. They are putting in facilities so that they will be able to take their raw material from the power plant, which is next door, and ship their product out to market. At the same time, a bulk shed or transit-type shed is going to be built into this project so they can move other products, such as forest products, peat moss and that kind of thing.

The Chairman: Thank you, Joe. Mr. Hoepfner.

Mr. Hoepfner: Thank you, gentleman, for coming. I'm just reading here. To ship your product from mill to market is about 15% of the pulp. Can you break that 15% down in terms of what is shipped by boat, rail and truck?

Mr. Church: I guess we don't really have any statistics on transportation by mode within the industry. There are two reasons for that. One is that it's very difficult to collect that kind of information these days because much of what moves is

[Translation]

États-Unis. Évidemment, les producteurs actuels de tissus synthétiques, comme le nylon, ne feront pas faillite pour ça, mais. . . Ce produit sera bientôt lancé. C'est une voie nouvelle pour la recherche. Tout ce que j'ai lu à son sujet était positif.

Avez-vous des commentaires à ce sujet? La consommation de pâte kraft grimperait en flèche. Avez-vous des commentaires sur la nature de ce produit? C'est un nouveau tissu qu'on est à mettre au point et qui, entre autres, garde mieux ses couleurs que les synthétiques. Quel effet cela aura-t-il à votre avis sur votre industrie?

M. Church: Je ne connais pas le produit dont vous parlez. Je peux certainement poser des questions quand je serai de retour au bureau. Je peux interroger les personnes intéressées et vous fournir toute l'information dont nous disposons.

M. Comuzzi: Merci de prendre cet engagement. Je pense qu'on montre déjà ce nouveau tissu. J'en oublie le nom, mais on le voit dans les défilés de mode de Paris.

Le président: Merci, Joe.

M. Comuzzi: Une dernière question, monsieur le président.

Le président: Est-elle pertinente?

M. Comuzzi: Oui. Enfin, non. Nous cherchons à faire des affaires.

Lorsque nous étions à Saint John, nous avons entendu des témoins. Saint John est un port viable pour le transport de vos produits vers l'Amérique du Sud, surtout. On nous a également déclaré que des investissements substantiels se faisaient dans un autre port du Nouveau-Brunswick. À Belledune aussi, on prévoit se lancer dans les produits forestiers. Pourriez-vous nous dire ce que pense votre organisation de ces nouvelles entreprises?

M. Lewis: Je présume que c'est moi qui connais le mieux ces nouvelles entreprises puisque nous avons une usine à 20 ou 25 miles de Belledune.

Si j'ai bien compris, la prochaine étape de la construction du port de Belledune, annoncée le mois dernier par le gouvernement, se fera autour des installations de Canadian Gypsum, qui a érigé une nouvelle usine. Ils construisent des installations afin de prendre la matière première de l'usine d'électricité voisine et d'expédier leur produit sur le marché. En outre, un entrepôt pour produits en vrac ou en transit sera construit dans le cadre de ce projet afin de transporter d'autres produits, comme les produits forestiers, la tourbe, etc.

Le président: Merci, Joe.

M. Hoepfner: Merci, messieurs, d'être là. Je lis votre mémoire. De l'usine au marché, le transport représente environ 15 p. 100 du prix des pâtes. Pourriez-vous me faire une ventilation en fonction des divers modes de transport: par bateau, par train et par camion?

M. Church: Je ne pense pas que nous ayons dans notre industrie des statistiques établies selon le mode de transport. Il y a deux raisons à cela. D'une part, il est très difficile de recueillir cette information, de nos jours, parce que beaucoup de transport

[Texte]

multi-modal. If you're not a tidewater mill, you obviously have to truck or rail it to the nearest port to put it on the vessel. We believe that roughly 60% of what we move, moves by rail. In terms of what the total rail transportation cost would be to our industry, we don't have that kind of—

[Traduction]

se fait de manière multimodale. S'il ne s'agit pas d'une usine côtière, il faut certainement utiliser la route ou le chemin de fer pour que votre marchandise soit transportée jusqu'au port le plus proche où elle sera chargée à bord d'un navire. Nous estimons qu'environ 60 p. 100 de notre marchandise est transportée par chemin de fer. Pour ce qui est du coût total du transport par chemin de fer pour notre industrie, nous ne disposons pas de ce genre de. . .

• 1820

Mr. Hoepfner: I am just wondering what percentage of that 60% would be by rail.

Mr. Church: I would guess that 60% of the tonnes we ship are shipped by rail and I would think 30% to 40% is probably truck, but then you have to figure in the fact that you have marine as well in there. It is very difficult to come up with an aggregate number for each of the three modes.

Mr. Hoepfner: I understand that. I was wondering if you shipped that percentage by rail, do you negotiate with the rail companies for rates, or do they just tell you what rates you pay?

Mr. Church: I'll ask Mr. Lewis, who is a shipper, to answer that question.

Mr. Lewis: I think in many cases it would depend on your degree of captivity, the size of your company and your operation, and what competition you have at your disposal. In our case, we do negotiate with the railways for terms of conditions, service and rate.

Mr. Hoepfner: I think we'll probably have to do something similar in grain one of these days. That's why I was wondering whether you had that opportunity, whether there was competition. That is really the big issue on our whole system.

Mr. Church: Certainly, on the rail side, we have been a very strong supporter of the National Transportation Act, and particularly the competitive access provisions that are contained in the legislation, extended interswitching and competitive line rates and final offer arbitration. We are very strong supporters of that and we have been since 1988.

We have filed a very comprehensive submission that in fact we believe promotes even greater competition in the rail industry than what's there now, recognizing that the railways will have to rationalize their plant through either abandonment or the sale to short-line operators. The rail competition and competition at those mills that are captive to rail at origin is vital. It is vital to the ability of those mills to effectively compete in markets around the world.

Our primary market is the U.S. market, and the mills that we compete with directly in the United States all have much greater competition than our members do because they're closer to the marketplace. Their transportation costs are lower because they're closer to the marketplace, and because they have truck competition—because of the shorter distances involved.

Mr. Hoepfner: Je me demande quel pourcentage de ce 60 p. 100 est transporté par chemin de fer.

Mr. Church: Je dirais que 60 p. 100 du volume expédié est envoyé par chemin de fer et environ 30 à 40 p. 100, par camion. Mais il ne faut pas oublier le transport maritime qui y est associé. Il est très difficile de fournir des chiffres s'appliquant strictement à chacun de ces trois modes.

Mr. Hoepfner: Je le comprends. Étant donné le volume expédié par chemin de fer, je me demandais si vous négociez des tarifs avec les chemins de fer ou si vous payez simplement ce qu'ils vous facturent?

Mr. Church: Comme M. Lewis s'occupe de ces questions, je lui demande de vous répondre.

Mr. Lewis: Je crois que dans bien des cas, tout dépend du fait que vous êtes ou non un expéditeur captif, de la taille de votre entreprise et de votre exploitation et de la concurrence à laquelle vous pouvez faire appel. Dans notre cas, nous négocions avec les chemins de fer les conditions, le service et les tarifs.

Mr. Hoepfner: Je présume qu'il nous faudra sans doute faire quelque chose de semblable pour le grain, un bon jour. C'est pourquoi je me demandais si vous aviez cette possibilité, s'il y avait une concurrence. C'est la question de l'heure pour tout le système de transport.

Mr. Church: Pour les chemins de fer, nous avons certainement trouvé un bon appui avec la Loi nationale sur le transport, particulièrement grâce aux dispositions relatives à l'accès concurrentiel, à l'augmentation des manœuvres interréseaux, à la concurrence interliges et à l'arbitrage relatif aux offres finales. Nous sommes de grands partisans de cette loi et ce, depuis 1988.

Nous avons présenté un mémoire très complet où nous soulignons que nous croyons en une augmentation de la concurrence dans l'industrie du chemin de fer, en reconnaissant que les chemins de fer doivent rationaliser leurs installations, notamment par l'abandon de certaines lignes où leur vente à des exploitants de petites lignes de chemin de fer. La compétition entre les chemins de fer est cruciale pour les usines captives du rail au point de départ. Elle est cruciale pour la capacité de ces usines d'être des concurrents efficaces sur les marchés mondiaux.

Le marché américain est notre principal marché et les usines avec lesquelles nous rivalisons aux États-Unis sont confrontées à une concurrence bien plus grande que nos membres parce qu'elles sont plus proches de leur marché. Leurs coûts de transport sont plus faibles parce qu'elles sont proches de leur marché et parce qu'elles peuvent recourir au transport routier, étant donné les courtes distances.

[Text]

Mr. Hoepfner: I was very surprised when we were talking to CP that they were using this final-offer arbitration with a lot of shippers. They seemed to feel that it did work.

Mr. Church: It is very similar to baseball arbitration. There have been a number of cases where the application for final-offer arbitration is filed with the agency, but as people get closer and closer to the deadline and realize that it's either/or, you want to try to strike a deal somewhere in the middle. To my understanding, most of those cases that have been filed with the agency end up in a resolution satisfactory to both before it ever reaches the arbitration stage where a decision has to be made.

Mr. Hoepfner: I have one final question. I thought the giant of inflation was dead. Why are our prices going up?

Mr. Church: I think it is supply and demand. The recession is over and, as a consequence of the recession, there were a number of machines in the newsprint industry that were taken out of service because they were no longer viable at the time, and as a consequence of the reduction in capacity and the increase in the demand through the end of the recession, there's a shortage now.

It is a very cyclical industry we go through. We're now in the upturn, but if industry repeats itself, and it generally does, in a few years' time we'll probably—

Mr. Hoepfner: I've been watching the futures prices, so I know what prices have done. I'm just wondering sometimes whether greed is taking over and we're going to put ourselves into a point again where we will have a tremendous crash, which we don't need. I was surprised that costs have gone that much higher, because it isn't the cost of transportation or labour that is doing it.

Mr. Church: It's really because the cost of fibre has gone up substantially, primarily in western Canada. Recycled fibre is much more expensive now than it was one and one-half to two years ago. As a consequence of legislation that was introduced and passed in the United States, as well as pressure from consumers asking for recycled content in their newspapers, we've had to respond to that. We've responded by building mills that will de-ink the pulp, and we're now the largest importer of waste paper in the world.

Mr. Lewis: A number of our member companies are still recovering from the \$5 billion they lost over the last five years.

Mr. Hubbard: On page 5 you indicate you had assurances from the federal government about ice-breaking. Are these assumed assurances, or do you actually have any written documents stating that if you located a mill in a certain position, ice-breaking would be provided for free?

Mr. Church: I think they are primarily assumed assurances. We've been canvassing our members to see whether they've received written assurances. We're checking that right now. They are more or less assumed assurances.

[Translation]

M. Hoepfner: Lorsque nous avons rencontré le CP, j'ai été étonné d'apprendre que l'arbitrage au sujet des offres finales servait avec beaucoup d'expéditeurs. Ils semblent croire que cela fonctionne bien.

M. Church: C'est un peu comme au base-ball. Dans de nombreux cas, quand on fait une demande d'arbitrage et que l'échéance se rapproche, les négociateurs se rendent compte qu'ils n'ont plus le choix et qu'il faut trouver un juste milieu pour s'entendre. Que je sache, dans la plupart de ces cas où il a eu une demande auprès d'un arbitre, on arrive à une entente satisfaisante pour les parties avant même de se rendre à l'arbitrage, avant qu'une décision soit prise.

M. Hoepfner: J'ai une dernière question. Je pensais que le monstre de l'inflation était mort. Pourquoi vos prix augmentent-ils?

M. Church: C'est une question d'offre et de demande. La récession est terminée. Or, pendant la récession, de nombreuses machines dans le secteur du papier journal ont été mises au rancart parce que leur exploitation n'était plus viable. Il en a résulté une réduction de la capacité. Ensuite, il y a eu une augmentation de la demande à la fin de la récession et c'est pourquoi il y a maintenant une offre insuffisante.

Nous avons une industrie très cyclique. Nous sommes maintenant en train de remonter la pente mais si la même chose se produit, comme d'habitude, dans quelques années, nous aurons sans doute...

M. Hoepfner: Je suis les cours des marchés à terme et je sais ce qu'ont fait les prix. Je me demande parfois si l'avidité ne l'emporte pas et si nous n'allons pas nous mettre encore une fois dans une situation de crise dont nous n'avons certes pas besoin. J'ai été étonné de voir l'augmentation des prix qui ne résulte certainement pas des coûts de transport ou de main-d'oeuvre.

M. Church: C'est surtout en raison de l'augmentation substantielle du coût des fibres, principalement dans l'Ouest du Canada. La fibre recyclée est beaucoup plus cher maintenant qu'il y a un an et demi ou deux ans. Par suite d'une loi déposée et adoptée aux États-Unis, et à cause de la pression exercée par les consommateurs qui paient une augmentation du contenu en fibres recyclées dans les journaux, nous avons dû nous adapter. Pour ce faire, nous avons construit des usines de désencrage et nous sommes maintenant le principal importateur de papier à recycler au monde.

M. Lewis: Certaines de nos sociétés membres sont encore en train de se relever après les pertes de 5 milliards de dollars subies au cours des cinq dernières années.

M. Hubbard: À la page 5, vous dites avoir reçu des garanties du gouvernement fédéral au sujet du déglacage. S'agit-il de promesses ou disposez-vous de documents écrits où il est dit que pour les usines situées en certains endroits, le déglacage serait fourni gratuitement?

M. Church: Je pense que ce sont surtout des promesses. Nous avons fait une enquête auprès de nos membres pour savoir s'ils avaient reçu des garanties écrites. Nous sommes en train de faire cette vérification. Il s'agit plus ou moins de promesses.

[Texte]

Perhaps Mr. Lewis would like to speak to that issue, with his mill on the Miramichi.

Mr. Lewis: These things all happened several years ago. When there were ventures involving both provincial and federal governments to either build new mill installations or refurbish a mill, there were discussions about many aspects of it involving the marine side and port facilities, sheds and all that kind of thing that had been put in place.

Assurances may have been given at the same time that "you don't pay for ice-breaking now, so why would you think you will have to pay for it some other time?" That could have been the kind of discussion. There were millions and millions of dollars spent by both levels of government to encourage the companies to establish an operating base there, or continue operating at a greater volume.

Mr. Hubbard: We've had groups that indicated all this ice-breaking should be paid for through user pay. This was especially true in the port of Saint John and the port of Halifax, when we visited there last week. Mr. Lewis with his mill there should be especially cognizant of that and keep a very close eye on it in terms of his future in New Brunswick.

Mr. Church: This is a very difficult issue because of the cost of ice-breaking services, and because mills that were built 30 or 40 years ago were given assurances then. Times have changed, but I think that has to be taken into consideration. Services that are very costly for those particular ports have to be taken into consideration, recognizing there are ports that don't need ice-breaking services. It's a national association, with mills from coast to coast. It's a difficult issue for our industry when you have some mills that are tidewater on the west coast and don't need ice-breaking services, versus mills—

Mr. Hubbard: But as a national organization with 60 major companies, you're recommending to this committee that ice-breaking be provided. Is that what I'm hearing?

Mr. Church: I think it should be taken into consideration in the decisions that are made by this committee.

M. Dubé (Lévis): J'ai deux questions dans le même esprit.

Les témoins précédents ont parlé d'une augmentation de la tarification des divers services, augmentation qui, d'après certaines sources, pourrait s'élever jusqu'à 80 millions de dollars. Est-ce que vous pourriez nous dire l'impact que cela pourrait avoir sur le coût d'expédition de vos produits?

Mr. Church: There was a letter we referred to in our submission that deals with cost recovery proposals by Transport Canada. We canvassed our members to see what the impact of those increases would be and the response from the members was such that they could live with those increases as outlined in the proposal.

M. Dubé: Le ministre envisage la possibilité d'une commercialisation des ports. Un peu comme dans le cas des aéroports, il peut arriver que dans certaines régions, certains ports ne trouvent pas preneur dans l'entreprise privée. Ces ports pourraient être abandonnées. Est-ce que cela pourrait avoir un impact négatif dans votre domaine?

[Traduction]

M. Lewis voudra peut-être en parler puisque son usine est sur la Miramichi.

M. Lewis: Ces choses se sont produites il y a quelques années. Lorsqu'il y a eu des projets avec les gouvernements provincial et fédéral pour construire de nouvelles usines ou en rénover d'anciennes, on a discuté de divers aspects de leur exploitation, y compris le transport maritime et l'utilisation des installations portuaires, notamment des entrepôts, qui avaient dû être aménagés.

À cette époque, on a pu nous dire: «Vous ne payez pas maintenant pour le déglacage, pourquoi le feriez-vous plus tard?» Ce genre de propos a pu être tenu. Des millions et des millions de dollars ont été dépensés par les deux paliers de gouvernement pour encourager les entreprises à s'établir là ou pour maintenir l'exploitation et augmenter la production.

M. Hubbard: D'après certains de nos témoins, le déglacage devrait être payé sous forme de frais d'utilisation. C'est surtout vrai pour le port de Saint John et celui de Halifax, où nous étions la semaine dernière. Avec son usine là-bas, M. Lewis doit connaître particulièrement bien cette situation, qu'il doit suivre de près, étant donné l'avenir de son entreprise au Nouveau-Brunswick.

M. Church: C'est une question très épineuse, à cause du coût des services de déglacage et du fait que les usines construites il y a 30 ou 40 ans avaient alors reçu des garanties. Les temps ont changé, mais je pense qu'il faut prendre cela en considération. Des services très coûteux pour ces ports doivent être pris en compte, en reconnaissant que certains ports n'ont pas besoin de services de déglacage. Nous avons une association nationale, avec des usines d'un océan à l'autre. C'est une question épineuse pour notre industrie qui compte des usines côtières dans l'Ouest, qui n'ont pas besoin de services de déglacage, et d'autres usines. . .

M. Hubbard: Mais en tant qu'organisation nationale représentant 60 sociétés importantes, vous recommandez à notre comité que le déglacage soit fourni. Ai-je bien compris?

M. Church: Je pense qu'il faut que le comité y songe, en prenant ses décisions.

Mr. Dubé (Lévis): I have two questions along the same line.

Previous witnesses have talked about an increase in rates for some services. According to some sources, this increase could be as high as \$80 million. Could you tell us what impact this would have on shipping costs for your products?

M. Church: Dans notre mémoire, nous parlons d'une lettre qui porte sur des propositions de recouvrement des coûts de Transports Canada. Nous avons sondé nos membres pour voir les répercussions de ces augmentations et ils nous ont dit qu'ils pouvaient les accepter telles qu'elles étaient présentées.

Mr. Dubé: The minister considers privatizing ports. As in the case of airports, it may well be that in some areas, some ports will not be taken over by private businesses. They might be abandoned. Would that have a negative impact in your area?

[Text]

Mr. Church: I think if some of the ports were abandoned, that would have a short-term negative impact on some of the mills that use those smaller ports. There are more smaller ports in eastern Canada, some of which are used heavily, as I understand it, by some of our members. So yes, I think it would have an impact. I think we'd have to analyse the situation and see what the proposal is and run it by our member companies to see how they felt about a proposal like that, recognizing there is an initiative by the federal government to reduce its costs and to perhaps privatize some of the port facilities. I think we'd have to consider that.

M. Dubé: Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Dubé. Gentlemen, thank you very much for your submission and for answering this committee's questions. We apologize for the delay as a result of the vote. Thank you very much for your patience.

Mr. Church: Thank you very much for having us here.

The Chairman: Colleagues, we invite to the table Andrew Gamble from the Government of the Northwest Territories. He is Deputy Minister, Department of Transportation.

Mr. Gamble, welcome. We apologize for the delay but we had to run away for a vote—actually, a series of votes—in the House of Commons. I don't imagine there was a flight back tonight anyway, but thank you very much for your patience and we look forward to hearing your submission.

Mr. Andrew Gamble (Deputy Minister, Department of Transportation, Government of Northwest Territories): Thank you very much. Northwest Territories is pleased to have this opportunity to address the Standing Committee on Transport on Canadian marine policy. The committee's hearings come at a time when fiscal realities are changing the very nature of government in Canada. The Minister of Finance has made it clear he intends to narrow the gap between federal revenues and spending. We must recognize a new fiscal reality. Transport Canada will have less money in the future for its marine programs and services. The limited resources that remain are precious and, more than ever, need wise policy direction to steer them to best advantage.

Transport Canada are in the midst of major restructuring and are now turning their attention to the marine mode. In February the Hon. Doug Young told this committee that above all we must ensure Canada's shippers have access to affordable and efficient marine transportation services. He also stated we must continue to ensure safety and protection of the environment and preserve access to remote communities. Our recommendations to this committee are entirely consistent with these objectives.

My purpose today is to draw the committee's attention to the Arctic waters and the critical importance in the social and economic future of the Canadian north. Knowing the scale of the issues facing the Atlantic and Pacific coasts and the St. Lawrence Seaway, my hope is the north will take its rightful place in the development of Canada's marine policies for the future. The object of Canadian marine policy in the north ought to be to make the Arctic Ocean as safe and dependable for shipping as any of the world's oceans.

[Translation]

M. Church: Si on abandonne tout un port, cela aura un impact négatif à court terme sur certaines de ces usines qui se servent de ces petits ports. Il y a dans l'Est du Canada beaucoup de petits ports dont certains de nos membres se servent beaucoup. Il y aurait donc un impact. Il faudrait analyser la situation et faire étudier la proposition par nos compagnies pour voir ce qu'elles penseraient d'une telle proposition, sachant que le gouvernement fédéral veut réduire ses coûts et éventuellement privatiser certains ports. Il faudra que nous y réfléchissions.

Mr. Dubé: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Dubé. Messieurs, merci d'être venus répondre aux questions du comité. Nous sommes désolés de ce retard dû au vote. Merci de votre patience.

M. Church: Merci de nous avoir accueillis.

Le président: Chers collègues, nous allons maintenant inviter M. Andrew Gamble, du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, à s'approcher. Il s'agit du sous-ministre des Transports.

Bienvenue, monsieur Gamble. Nous sommes désolés pour ce retard, mais nous avons dû nous rendre à la Chambre des communes pour un vote, ou plutôt pour une série de votes. J'imagine que de toute façon, vous n'auriez pas eu de vol de retour ce soir, mais je vous remercie de votre patience. Nous sommes prêts à vous écouter.

M. Andrew Gamble (sous-ministre, ministère des Transports, gouvernement des Territoires du Nord-Ouest): Merci beaucoup. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest est heureux d'avoir cette occasion de dialoguer avec le Comité permanent des Transports à propos de la politique maritime du Canada. Les audiences du comité se déroulent à un moment où la réalité financière bouleverse complètement la nature du gouvernement au Canada. Le ministre des Finances a clairement dit qu'il avait l'intention de resserrer l'écart entre les recettes et les dépenses fédérales. Il faut reconnaître cette nouvelle réalité financière. Transports Canada aura moins d'argent à l'avenir pour ses programmes et services maritimes. Les ressources limitées restantes sont précieuses et doivent plus que jamais être utilisées au mieux en fonction de politiques judicieuses.

Transports Canada est en pleine restructuration et examine maintenant le domaine maritime. En février, l'honorable Doug Young a dit au comité qu'il fallait avant tout veiller à donner aux expéditeurs du Canada des services de transport maritime abordables et efficaces. Il a aussi déclaré qu'il fallait continuer à préserver la sécurité et la protection de l'environnement ainsi que l'accès aux collectivités éloignées. Les recommandations que nous soumettons à votre comité sont parfaitement conformes à ces objectifs.

Je voudrais aujourd'hui attirer l'attention du comité sur les eaux arctiques et l'importance critique de l'avenir social et économique du Nord canadien. Étant conscient de l'importance des problèmes que connaissent les côtes atlantiques et pacifiques et la Voie maritime du Saint-Laurent, j'espère que le Nord aura néanmoins sa juste place dans les politiques maritimes futures du Canada. Notre politique pour le Nord doit viser à rendre l'Océan Arctique aussi sûr et fiable que n'importe quel autre océan du monde pour la navigation.

[Texte]

[Traduction]

• 1835

The massive extent of Canada's Arctic coastline is too often overlooked. Our exposure to the Arctic Ocean is far greater than to the Pacific and Atlantic Oceans combined. This is more than just an interesting geographical fact. Arctic shipping is not only an essential supply line, but is also proving to be the key to opening Canada's mineral resources in the north for economic development.

The report I provided describes some of the current marine activity in the Arctic, including community resupply, resource development, subsistence and commercial harvest of renewable resources, and tourism. I'll leave the details for committee members to read at their convenience and go straight to our recommendations.

On regulation, Canada and the member states of the International Maritime Organization are moving to require that only double-hulled tankers operate in their national waters. The Canadian Coast Guard's amendments to the Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations introduces, beginning in 1995, its ice regime system, which will restrict access to the Arctic to ships capable of navigating the ice conditions they will encounter. Matching capable ships, knowledgeable crews, and actual ice conditions will reduce the risk of an environmental disaster.

Few of the Canadian flagged ships that supply and export from the Arctic are well-suited for Arctic service. Carriers cannot afford to build new Canadian ships solely for service in our short Arctic season.

Modern, efficient, ice-capable ships are readily available on the international market. They can lower cost and extend the Arctic shipping season. Unfortunately, the import duty the Coasting Trade Act invokes on foreign-built ships prevents Canadian carriers from acquiring these more capable and cost-effective ships for services in Canadian trade.

The implementation of the ice regime system, insisting as it does on the use of better, more ice-capable ships navigating Arctic waters, should proceed. However, without complementary amendments to the Coasting Trade Act, the next generation of safer and better ships will be hugely expensive. What is worse, the relatively small volume of Arctic-bound cargoes will bear these higher costs.

Our first recommendation would be that the Coasting Trade Act be amended to exempt from its provisions vessels employed in the Arctic trade.

On technology, it is the responsibility of the federal government to provide current information and accurate forecasts of ice conditions and movements and the necessary hydrographic charts.

On oublie trop souvent l'étendue des côtes arctiques du Canada. Leur longueur dépasse pourtant de loin celle de nos côtes atlantique et pacifique réunies. Il ne s'agit pas simplement d'un fait géographique intéressant. La navigation dans l'Arctique est non seulement essentielle pour nos approvisionnements, c'est aussi la clé du développement économique de nos ressources minérales dans le Nord.

Le rapport que je vous ai remis décrit certaines des activités maritimes actuelles dans l'Arctique, notamment en matière d'approvisionnement des collectivités, de développement des ressources, de subsistance et d'exploitation commerciale des ressources renouvelables ainsi que du tourisme. Je laisse aux membres du comité le soin de lire ce document à tête reposée, et je passe directement à nos recommandations.

Sur le plan des règlements, le Canada et les pays membres de l'Organisation maritime internationale vont exiger des doubles coques pour les navires-citernes naviguant dans leurs eaux nationales. Les modifications apportées par la Garde côtière canadienne aux Règlements sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires établissent à partir de 1995 un régime de navigation dans les glaces qui limitera l'accès des navires dans l'Arctique en fonction de leur capacité de fonctionnement dans les glaces. Il y aura moins de risques de catastrophe écologique si seuls les navires ayant la construction et les équipages voulus naviguent au milieu des glaces.

Rares sont les navires battant pavillon canadien utilisés pour l'approvisionnement et l'exportation de l'Arctique qui sont vraiment adaptés à ce type de services. Les transporteurs n'ont pas les moyens de construire de nouveaux navires canadiens uniquement pour les besoins du service durant la courte saison de navigation dans l'Arctique.

On trouve facilement sur le marché international des navires modernes, efficaces et capables de naviguer dans les glaces. Grâce à de tels navires, on pourrait réduire les coûts et prolonger la saison de navigation. Malheureusement, le droit d'importation imposé par la Loi sur le cabotage pour les navires construits à l'étranger empêche les transporteurs canadiens d'acheter ces navires plus efficaces et plus rentables pour les utiliser au Canada.

Il faut aller de l'avant avec la mise en place d'un dispositif régissant le régime des glaces, qui insiste sur la nécessité de faire naviguer dans l'Arctique des navires mieux adaptés aux glaces. Toutefois, si l'on n'apporte pas de modifications supplémentaires à la Loi sur le cabotage, la prochaine génération de navires plus sûrs et plus efficaces coûtera une fortune. Le pire, c'est que ces frais supplémentaires seront imputés uniquement au transport dans l'Arctique, dont le volume est relativement faible.

Notre première recommandation serait de modifier la Loi sur le cabotage pour exempter les navires commerçant dans l'Arctique de ces dispositions.

Sur le plan de la technologie, c'est au gouvernement fédéral qu'il appartient de fournir des renseignements et des prévisions exactes sur la situation et le mouvement des glaces et les cartes hydrographiques nécessaires.

[Text]

Beginning in 1996, Canada's RADARSAT satellite will collect and transmit ice data on a daily basis from its polar orbit. Ice forecasters and navigators will have access to better information at lower cost on the prevailing ice conditions in Arctic waterways.

Safe navigation in the Arctic protects the ship's crews, their vessels, and their cargoes, as well as the natural environment. The ability to navigate safely depends mainly on the quality of charts mariners have to go by.

The precision of satellite technology and the global positioning systems in particular have revolutionized navigation, surveying, and mapping everywhere. Canada's existing stock of hydrographic charts for the Arctic is based on topographic surveys from 1928. If Canada wants mariners to navigate in the Arctic with the tremendous advantage GPS gives to safe voyages, it will need new hydrographic charts of corresponding accuracy.

Canada should make a deliberate, long-term commitment to a continued hydrographic survey program in the Arctic. The proposed amalgamation of the Canadian Coast Guard with the Department of Fisheries and Oceans should improve coordination between these two departments.

In consultation with the carriers and shippers in the Arctic, a strategic plan for surveys should program the most judicious use of limited funds. In the overall scheme of expenditures on marine services in the Arctic and in view of the benefits for safe navigation, the return on state-of-the-art hydrographic charting makes it a worthwhile and sound investment.

Our second recommendation, therefore, is that the federal government maintain an ongoing hydrographic survey program to chart shipping routes in the Arctic compatible in accuracy with satellite navigation.

Facilities at most Northwest Territories public ports are at best rudimentary. Until recently they have received little attention from the coast guard to their ports and harbours and virtually none from Fisheries and Oceans to their small craft harbours program.

With a steady increase in both the number and size of boats used in local subsistence and commercial harvest, the inadequacies of local facilities are becoming critical.

In the mid-1980s the Government of the Northwest Territories allocated a few hundred thousand dollars per year and initiated a small program of improvements. In the 1990 transportation strategy the Government of the Northwest Territories proposed a marine facility classification system and a modest level of service standards. These standards called for basic protection from heavy seas, secure moorage and the means to offload and load safely.

[Translation]

À partir de 1996, le satellite RADARSAT va recueillir et transmettre à partir de son orbite polaire des données quotidiennes sur les glaces. Les météorologues et les navigateurs seront ainsi mieux renseignés à moindre coût sur l'état des glaces dans les voies de navigation de l'Arctique.

La sécurité de la navigation dans l'Arctique signifie la protection des équipages, des navires et des cargaisons ainsi que de l'environnement naturel. La sécurité de la navigation est fonction de la qualité des cartes.

La précision des renseignements fournis par satellite, et notamment du système de positionnement global, ont révolutionné partout la navigation, le contrôle et la cartographie. Les cartes hydrographiques du Canada pour l'Arctique remontent à des relevés effectués en 1928. Si nous voulons que les navigateurs puissent profiter dans l'Arctique de l'avantage énorme du GPS sur le plan de la sécurité, il faut leur donner aussi des cartes hydrographiques d'une précision égale.

Il faudrait que le Canada s'engage fermement et à long terme à réaliser un programme de relevé hydrographique dans l'Arctique. La fusion envisagée de la Garde côtière canadienne et du ministère des Pêches et des Océans devrait permettre d'améliorer la coordination entre ces deux ministères.

En consultation avec les transporteurs et les expéditeurs de l'Arctique, on devrait pouvoir établir un plan stratégique de relevé exploitant au mieux les crédits limités disponibles. Dans l'optique globale des dépenses consacrées aux services maritimes dans l'Arctique, et compte tenu des avantages sur le plan de la sécurité d'une telle initiative, l'établissement de cartes hydrographiques à la pointe du progrès constituerait un investissement judicieux et précieux.

Notre seconde recommandation est donc que le gouvernement fédéral maintienne la continuité d'un programme de relevé hydrographique pour établir des cartes de navigation dans l'Arctique d'une précision analogue à celle des données fournies par satellites.

Les aménagements des ports publics des Territoires du Nord-Ouest sont dans le meilleur des cas rudimentaires. Jusqu'à récemment, la Garde côtière ne s'est guère occupée de ces ports, et Pêches et Océans les a pratiquement ignorés dans le cadre de son programme de ports pour petits bateaux.

Vu l'augmentation régulière du nombre et de la taille des navires utilisés pour l'approvisionnement local et les activités commerciales, le problème de l'insuffisance de ces aménagements devient critique.

Vers le milieu des années 80, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a débloqué quelques centaines de milliers de dollars par an pour lancer un petit programme d'amélioration. Dans sa stratégie des transports de 1990, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a proposé un régime de classement des installations maritimes et un niveau modeste de normes de service. Il s'agissait d'assurer une protection élémentaire en cas de gros temps, d'avoir des mouillages sûrs et de permettre aux navires de charger et décharger leurs marchandises sans danger.

[Texte]

In the last few years the Government of the Northwest Territories has increased its own expenditures and undertaken several small infrastructure projects on behalf of Coast Guard Northern in support of community supply.

The 1993 Canada-Northwest Territories strategic transportation improvement agreement provided for a \$20 million cost-shared capital program. Of this fund \$7 million has been allocated to high priority marine projects in 4 communities. This type of cooperation should continue.

Our third recommendation is that the Government of the Northwest Territories, Coast Guard Northern and Fisheries and Oceans Canada jointly identify priorities for marine facility improvements in the Northwest Territories based on safety and environmental protection and continue to cost-share projects within available funding.

In our dealings with the national government the Northwest Territories has often suffered from the tendency of federal departments to administer their programs regionally from east to west. It is not uncommon to find ourselves dealing with one federal department through three or more regional administrations.

Until the creation of a full coast guard northern region in 1994, the coast guard had the Newfoundland, maritime, Laurentian, central and western regions. The Department of Fisheries and Oceans regional organization consists of Pacific, central, Antarctic, Quebec, Gulf, Scotia, Fundy and Newfoundland regions. The Northwest Territories is therefore most interested in the organizational shape of the soon-to-be-amalgamated Department of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard.

The formation of Coast Guard Northern for the delivery of all coast guard programs north of the 60th parallel has resulted in a much more productive working relationship benefiting both jurisdictions. More importantly the organizational structure of the new department will have tremendous implications for the way the organization carries out its mandate. The Arctic Ocean presents a whole variety of marine conditions and issues that are not found and do not apply in the Atlantic or Pacific. The issues of concern in the Arctic warrant consideration and treatment in their own right.

Our final recommendation is that the consolidated organization of Coast Guard Canada and the Department of Fisheries and Oceans include a single region solely responsible for programs and operations in the Arctic.

Our four recommendations are aimed at bringing safer, more affordable and efficient marine transportation services to the Arctic. The more stringent safety regulations of the Arctic shipping pollution prevention regulations in the ice regime system address only half the problem. They must be accompanied by freer access to the modern ice-capable ships that can meet their tighter requirements at a reasonable cost.

[Traduction]

Ces dernières années, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a accru ses propres dépenses et entrepris plusieurs petits projets d'infrastructure pour la Garde côtière-Nord afin de faciliter l'approvisionnement des collectivités.

L'accord stratégique Canada-Territoires du Nord-Ouest de 1993 sur l'amélioration des transports prévoit un programme d'investissement à frais partagés de 20 millions de dollars. Sur ce total, 7 millions de dollars ont été affectés à des projets maritimes prioritaires dans quatre communautés. Ce genre d'activités devraient se poursuivre.

Notre troisième recommandation est que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, la Garde côtière-Nord et Pêches et Océans Canada déterminent ensemble les priorités d'amélioration des aménagements maritimes dans les Territoires du Nord-Ouest en fonction de la protection de la sécurité et de l'environnement et continuent à mener des projets à frais partagés à partir des ressources disponibles.

Au cours de ses contacts avec le gouvernement national, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a souvent souffert de la tendance des ministères fédéraux à administrer leurs programmes sur une base régionale d'est en ouest. Il n'est pas rare que nous relevions de trois administrations régionales ou plus au sein d'un même ministère fédéral.

Jusqu'à la création de la région nord de la Garde côtière en 1994, la Garde côtière avait cinq régions: Terre-Neuve, les Maritimes, le Saint-Laurent, la région centrale et l'Ouest. L'organisation régionale du ministère des Pêches et des Océans se compose des régions suivantes: Pacifique, centrale, Antarctique, Québec, Golfe, Scotia, Fundy et Terre-Neuve. Les Territoires du Nord-Ouest sont donc très intéressés par l'organigramme qui résultera de la fusion du ministère des Pêches et des Océans et de la Garde côtière canadienne.

Grâce à la création de la Garde côtière-Nord pour l'administration de tous les programmes de la Garde côtière au nord du 60^e parallèle, les rapports de travail entre les deux administrations sont beaucoup plus productifs. L'organisation du nouveau ministère aura d'énormes répercussions sur son fonctionnement. On trouve dans l'océan Arctique toute une gamme de conditions et de problèmes maritimes qui ne se retrouvent pas dans l'Atlantique ou dans le Pacifique. Ces problèmes méritent donc d'être examinés et traités de façon distincte.

Notre dernière recommandation est que l'on prévoie dans l'organigramme résultant de la fusion de la Garde côtière canadienne et du ministère des Pêches et des Océans une région distincte responsable des programmes et activités dans l'Arctique.

Nos quatre recommandations visent à rendre les services de transport maritime dans l'Arctique plus sûrs, plus abordables et plus efficaces. Le resserrement des dispositions de sécurité dans le règlement sur la prévention de la pollution maritime dans l'Arctique en cas de navigation dans les glaces ne répond qu'à une partie du problème. Il faut aussi faciliter l'accès de navires modernes capables de naviguer dans les glaces pour que le respect de ces règlements n'entraîne pas des coûts prohibitifs.

[Text]

We must take best advantage of present-day technology in making navigation and shipping in the Arctic not only safer but less expensive. We are asking for a continuation of a modest cost-shared program of improvements to community marine facilities necessary to ensure a reasonable level of safety and environmental protection.

Finally we're asking that Canada's Arctic receive the focus and attention it deserves as a unique and distinct marine environment.

I thank the committee for its attention. I would be pleased to answer any questions you may have or provide the members with any additional information they may want.

The Chairman: Mr. Gamble, thank you very much. You've come a long way to make this report and we do appreciate it. We appreciate you being here to enlighten us on the special considerations of marine activity in Canada's far north.

Colleagues, we'll move to questions. Mr. Dubé please.

M. Dubé: Je n'ai pas de questions, mais simplement un commentaire. J'ai eu la chance d'aller à Yellowknife dans le cadre d'un autre comité. Votre région est bien particulière, et je pense qu'il vaut la peine de vous entendre et de recevoir votre mémoire. Nous allons l'étudier comme il le faut.

• 1845

Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Dubé. Mr. Hoepfner.

Mr. Hoepfner: Thank you, Mr. Gamble, for coming. The north has always interested me. I haven't had a chance to see that much of it.

I was interested in your remarks on duty of new foreign ships. Are those the double-hulled ships you're talking about? Why is there a duty on them? How much is it?

Mr. Gamble: The Coasting Trade Act requires that any ship carrying cargoes between Canadian ports be carried by a Canadian-flagged ship. Under two conditions, either a non-duty-paid ship or a foreign ship could carry those cargoes—one, if there is no Canadian-flagged ship available to do it, and, secondly, if the duty is paid. It can be paid on a prorated basis. I believe it's one one-twentieth of the total duty, which is 25% of the ship value per month.

For us to get access to some of the double-hulled European ships—which we'd like to see in the Arctic, as opposed to single-hulled ships—first of all it has to be demonstrated there aren't Canadian ships that can do it, and, secondly, there's a fairly hefty duty to be paid to bring those ships into service in Canada.

Mr. Hoepfner: Is there no issue being made of this under GATT with the World Trade Organization—doing away with subsidies, over-taxation, having more of a level playing field? This rather surprised me when I heard it. How can we compete if we don't have some guidelines to reduce the cost of the shipping fleet?

[Translation]

Il faut profiter de la technologie moderne pour rendre la navigation dans l'Arctique non seulement plus sûre, mais plus économique. Nous demandons la poursuite d'un modeste programme à frais partagés d'amélioration des aménagements maritimes nécessaires pour assurer un niveau élémentaire de sécurité et de protection de l'environnement.

Enfin, nous demandons qu'on accorde à l'Arctique canadien toute l'attention qu'il mérite en tant qu'environnement maritime unique et distinct.

Je remercie le comité de son attention. Je suis prêt à répondre à vos questions ou à donner aux membres du comité les renseignements complémentaires qu'ils souhaiteraient avoir.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Gamble. Vous êtes venu de loin pour nous présenter ce rapport, et nous vous en remercions. Nous sommes heureux que vous soyez ici pour nous parler plus précisément de la situation particulière des activités maritimes dans le Grand Nord du Canada.

Chers collègues, nous passons aux questions. Monsieur Dubé.

Mr. Dubé: I have no questions, just a comment. I had a chance to go to Yellowknife with another committee. Your region is unique, and I think it is quite useful to hear you and read your brief. We will duly consider it.

Thank you.

Le président: Merci, monsieur Dubé. Monsieur Hoepfner.

M. Hoepfner: Merci d'être venu, monsieur Gamble. Le Nord m'a toujours intéressé. Je n'ai pas eu beaucoup l'occasion d'y aller.

Vos remarques au sujet des droits sur les nouveaux navires étrangers m'ont intéressé. Vous parlez des navires à double coque? Quel est le montant de ces droits?

M. Gamble: En vertu de la Loi sur le cabotage, tout navire transportant des marchandises d'un port canadien à un autre port canadien doit naviguer sous pavillon canadien. Dans deux conditions, un navire n'ayant pas payé de droit ou un navire étranger peut transporter ces marchandises: d'une part, s'il n'y a pas de navire battant pavillon canadien pour le faire et, d'autre part, si le droit est payé. Il peut être versé sur la base d'un prorata. Je crois que c'est le vingtième du montant total, ce qui représente 25 p. 100 de la valeur du navire par mois.

Pour pouvoir bénéficier des navires européens à double coque, que nous souhaiterions voir à la place des navires à simple coque dans l'Arctique, il faudrait tout d'abord démontrer qu'il n'y a pas de navires canadiens pour assurer le transport, et deuxièmement verser des droits considérables pour faire venir ces navires au Canada.

M. Hoepfner: N'est-il pas question au GATT, avec l'Organisation mondiale du commerce, de supprimer les subventions, les taxes excessives et de réduire les inégalités? J'ai trouvé cela étonnant. Comment pouvons-nous être compétitifs si nous n'avons pas de directives pour réduire le coût de notre flotte?

[Texte]

Mr. Gamble: In fact, Canadian-flagged ships, generally speaking, are not competitive on world markets. This Coasting Trade Act applies only to movement of goods between Canadian ports and that's not an international trade issue. The Americans have the same protection with their Jones Act. There's no such restriction if it's goods going to or coming from a foreign port. It's only for trade within ports.

Mr. Hoepfner: Thank you. We had testimony this afternoon that some of the ice-breakers went up to the Churchill-Northwest Territories area in early May. Is that necessary, or do you use them at that time?

Mr. Gamble: The traffic you would see in the Arctic in May right now or currently would be either ice-breakers or perhaps the one Canadian-flagged ice-breaking cargo vessel. The *M.V. Arctic* does an early season voyage to Nanisivik Mine. That would probably be the only commercial traffic at that time of year.

Mr. Hoepfner: Is that a must at that time? Do you have to have the resupplies delivered at that time?

Mr. Gamble: It's usually the desire of the mine to get their base metal concentrates to the European markets at a time when there seems to be a price premium in the early season; otherwise they have to ship and sell all of their product in a very short season. They have trouble marketing it all in the summer. They're trying to get as big a season as they can.

Mr. Hoepfner: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Hubbard or Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Thank you very much for travelling that long distance to make this report. I should know this but I don't, and just so I can visualize it in my mind, for marine navigation into the ports you have in the Northwest Territories, can they go via Alaska and in, or do they come down across Hudson Bay?

• 1850

Mr. Gamble: They can, but very seldom do they.

Mr. Comuzzi: What's the most common water route?

Mr. Gamble: There are three basic systems. One is the Mackenzie River. The map in the back actually illustrates where goods are picked up in Hay River, then refined petroleum is picked up in Norman Wells and it's all delivered by barge to the western Arctic. That's on the very last page.

An hon. member: I think we're missing that.

Mr. Comuzzi: We don't have a map.

Mr. Gamble: My apologies. I guess there are some defective copies.

There are three basic systems. One is from the rail head at Hay River down the Mackenzie Valley to the Mackenzie River and the western Arctic coast. That's on the west side.

Mr. Comuzzi: I'm having trouble finding that. Is that the green one?

Mr. Gamble: The first one is red, from Great Slave Lake.

[Traduction]

M. Gamble: En fait, les navires battant pavillon canadien ne sont généralement pas compétitifs sur le plan international. La Loi sur le cabotage concerne uniquement la navigation entre ports canadiens; ce n'est pas une question internationale. Les Américains ont la même protection avec la Jones Act. Cette restriction ne s'applique pas pour les marchandises qui partent à l'étranger ou en arrivent. Il s'agit uniquement du commerce des ports intérieurs.

M. Hoepfner: Merci. On nous a dit cet après-midi que certains brise-glace montaient vers la région de Churchill et les Territoires du Nord-Ouest au début de mai. Est-ce nécessaire, ou les utilisez-vous à ce moment-là?

M. Gamble: Ce que l'on voit dans l'Arctique en mai, ce sont soit des brise-glace, soit l'unique cargo battant pavillon canadien capable de naviguer dans les glaces. Le *M.V. Arctic* effectue tôt dans la saison un voyage vers Nanisivik Mine. C'est probablement tout ce que l'on voit passer à cette époque de l'année.

M. Hoepfner: Est-ce nécessaire à ce moment-là? Il faut amener des approvisionnements à cette époque de l'année?

M. Gamble: Les propriétaires de la mine souhaitent généralement expédier leurs concentrés de métal sur les marchés européens en début de saison, quand les cours sont plus élevés; autrement, ils sont obligés d'expédier tous leurs produits en l'espace d'une très courte saison. Ils ont du mal à les commercialiser complètement en été. Ils essaient d'étaier le plus possible la saison.

M. Hoepfner: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Hubbard ou monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Merci beaucoup d'avoir fait tout ce chemin pour nous présenter ce rapport. Il y a une chose que je devrais savoir, mais malheureusement ce n'est pas le cas: les navires qui viennent dans les Territoires du Nord-Ouest peuvent-ils passer par l'Alaska, ou viennent-ils par la baie d'Hudson?

M. Gamble: Enfin, ils le peuvent, mais c'est très rare.

M. Comuzzi: Quelle est la voie de navigation la plus fréquente?

M. Gamble: Il y en a essentiellement trois. D'une part, il y a le Mackenzie. Sur la carte au dos, vous voyez qu'il y a embarquement de marchandises à Hay River, que le pétrole raffiné est embarqué à Norman Wells, et qu'il est amené par péniches jusqu'à l'Arctique de l'Ouest. C'est à la dernière page.

Une voix: Je crois que nous ne l'avons pas.

M. Comuzzi: Nous n'avons pas de carte.

M. Gamble: Désolé. Je crois qu'il en manque dans certaines copies.

Il y a trois voies de navigation principales. La première part du terminus ferroviaire à Hay River et suit la vallée du Mackenzie jusqu'à la côte ouest de l'Arctique. C'est du côté ouest.

M. Comuzzi: Je ne la trouve pas. C'est la verte?

M. Gamble: La première est en rouge, à partir du Grand lac des Esclaves.

[Text]

Mr. Comuzzi: Oh, yes. Okay.

Mr. Gamble: That red is a barge system from the rail head at Hay River, and it picks up fuel in Norman Wells, which is halfway down the river.

Mr. Comuzzi: Oh, yes. Okay.

Mr. Gamble: The Keewatin system, which is north of Manitoba, is by rail from Winnipeg to Churchill and then by barge. That's the blue line.

Mr. Comuzzi: How big are those barges?

Mr. Gamble: They're not that big. I couldn't tell you what their capacity is offhand.

Mr. Comuzzi: They go back and forth pretty easily, do they?

Mr. Gamble: Oh, yes. In the Keewatin it's usually two barges, with a tug pushing them.

The green lines in the east are deep draft ships. There are separate tankers carrying the fuel and then cargo ships carrying the dry cargo. For the two barge systems, the fuel is in the hull and the cargo is on the deck.

So there are three basic systems: through Alberta, through Manitoba and from the port of Montreal.

Mr. Comuzzi: How many months of the year are these operative?

Mr. Gamble: Three to four.

Mr. Comuzzi: Just on the red lines, when would they be operative?

Mr. Gamble: They would start probably in June and finish by mid-October.

Mr. Comuzzi: And the blue line system?

Mr. Gamble: It would probably be from the beginning of July to the end of September.

Mr. Comuzzi: And the deep draft system—the green?

Mr. Gamble: I would think from mid-July to the end of September, probably.

Mr. Comuzzi: If any one of those areas for some reason weren't able to get those supplies in for that eight-month period when there's no water transportation, what would the alternative be? The air system?

Mr. Gamble: Yes.

Mr. Comuzzi: Have you ever experienced that?

[Translation]

M. Comuzzi: Oh, oui. Bon.

M. Gamble: La ligne en rouge est la route des péniches qui part du terminus ferroviaire à Hay River. Les péniches embarquent du carburant à Norman Wells, à mi-chemin.

M. Comuzzi: Oui. Bien.

M. Gamble: Le réseau de Keewatin, au nord du Manitoba, est un réseau de transport par chemin de fer de Winnipeg à Churchill et ensuite par péniches. C'est la ligne en bleu.

M. Comuzzi: De quelle taille sont ces péniches?

M. Gamble: Elles ne sont pas très grosses. Je ne peux pas vous dire exactement combien elles jaugent.

M. Comuzzi: Elles font assez facilement la navette?

M. Gamble: Oh, oui. À Keewatin, il y a généralement deux péniches poussées par un remorqueur.

Les lignes vertes à l'est correspondent aux navires à fort tirant. Il y a des pétroliers qui transportent le carburant et des cargos pour les autres marchandises. Dans le cas des péniches jumelées, le carburant est dans la coque et les marchandises sur le pont.

Il y a donc trois réseaux essentiels: celui de l'Alberta, celui du Manitoba et celui qui part de Montréal.

M. Comuzzi: Ils sont opérationnels combien de mois par an?

M. Gamble: Trois à quatre.

M. Comuzzi: Le réseau en lignes rouges est opérationnel à quel moment?

M. Gamble: Probablement à partir de juin, jusqu'à la mi-octobre.

M. Comuzzi: Et le réseau en bleu?

M. Gamble: Probablement du début de juillet à la fin de septembre.

M. Comuzzi: Et le réseau en vert, les navires à fort tirant d'eau?

M. Gamble: Je pense que cela va de la mi-juillet à la fin de septembre.

M. Comuzzi: Si pour une raison ou une autre il n'était pas possible d'amener les approvisionnements nécessaires pour cette période de huit mois où il n'y a plus de transport maritime, quelle serait la solution? Le transport aérien?

M. Gamble: Oui.

M. Comuzzi: Est-ce que c'est déjà arrivé?

• 1855

Mr. Gamble: We did. In one of the little stories we have in here, there is one community that, until the last couple of years, didn't have marine resupply. It was fully resupplied by air—fuel, building materials and everything—and the prices were extremely high. With the cooperation of the coast guard we've managed to initiate marine resupply at Pelly Bay, and we've cut the price substantially. I think we were paying close to \$3,000 per metric tonne for dry cargo. It was \$2,750 per tonne on average and 90¢ per litre for heating fuel.

M. Gamble: Oui. Nous citons dans notre mémoire le cas d'une localité qui, il y a encore deux ou trois ans, n'était pas approvisionnée par la mer. Tous les approvisionnements se faisaient par avion—carburant, matériaux de construction, etc.—et les prix étaient extrêmement élevés. Grâce à la collaboration de la Garde côtière, nous avons réussi à assurer l'approvisionnement maritime à Pelly Bay, ce qui a permis de réduire considérablement les prix. Sauf erreur, nous payons près de 3 000\$ la tonne métrique de marchandises sèches. Ce prix était en moyenne de 2 750\$ la tonne et 90 cents le litre de mazout.

[Texte]

[Traduction]

The Chairman: Mr. Deputy Minister, thank you for making your appearance today. We appreciate this input. Colleagues of mine have been up the Mackenzie River and they talk about how marvellous it is up that way. Some of us have been to Iqaluit and Pangnirtung and it's quite marvellous.

Is it not called sealift when they resupply that way?

Mr. Gamble: Yes.

The Chairman: It gives us a better appreciation for the cost of goods up there, from milk to cereal. Thank you for your contribution. We appreciate it.

Colleagues, we now invite to the table Bill Taylor and Michael Vollmer from the Council of Boating Organizations.

Gentlemen, welcome to the committee. We hope we can have a 15-minute report from you so that we have time to ask questions at the end.

Mr. Bill Taylor (Chairman, Council of Boating Organizations of Canada): The Council of Boating Organizations of Canada brings together, in a consensus-building body, representatives of all sectors of the small vessel community in Canada. Boating is a pastime that Canadians enjoy in such numbers that it has become a ubiquitous part of life in this country. Over 50% of the population goes out in small boats at least once a year. In total, Canadians notch up over 120 million boating occasions each year. Our per capita ownership of boats is among the highest in the world. The annual expenditure on boats and boating dwarfs all other expenditures by the commercial shipping fleet in Canada by about \$1 billion annually.

Since its founding in 1985, the council has devoted much energy to improving all aspects of boating. The council has presented formal briefs to this committee and the Senate transportation committee. We have addressed briefs to the coast guard on the revision of small vessel regulation, boating safety, vessel licensing and limitation of liability. We helped create the working groups on revision of small vessel regulations, the working group on the provision of navigational aids for small vessels and the working group on boater education.

The council was also involved in the formation of the Canadian advisory committee to the ISO Technical Committee 188 on small vessels. It has made representations to the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act Review Commission. The council is very much involved in all aspects of boating and regulation of the boating community.

Who should control boating? The council has debated many issues over the years, but none has caused greater concern than the possible changes in policy that would see the role of the federal government reduced in favour of increased provincial

Le président: Monsieur le sous-ministre, merci de votre témoignage. Nous vous en savons gré. Certains de mes collègues sont allés dans la vallée du MacKenzie et m'ont dit que cette région est vraiment magnifique. Certains d'entre nous se sont rendus à Iqaluit et à Pangnirtung, où le paysage est fantastique.

Lorsque les approvisionnements se font de cette façon, appelle-t-on cela un pont maritime?

M. Gamble: Oui.

Le président: Cela nous permet de mieux comprendre le coût des marchandises dans le Nord du pays, qu'il s'agisse du lait ou des céréales. Merci de votre contribution, qui nous est fort utile.

Chers collègues, j'invite maintenant à la table des témoins Bill Taylor et Michael Vollmer, du Conseil des organisations de navigation du Canada.

Soyez les bienvenus à notre comité, messieurs. Nous espérons que vous pourrez présenter votre exposé en 15 minutes, ce qui nous laissera le temps de vous poser des questions.

M. Bill Taylor (président, Conseil des organisations de navigation du Canada): Le Conseil des organisations de navigation du Canada rassemble au sein d'un organisme catalyseur les représentants de tous les secteurs de la communauté des plaisanciers du Canada. La navigation est un passe-temps qu'un si grand nombre de Canadiens a fait sien que cela est devenu une activité à part entière dans toute notre société. Plus de 50 p. 100 de la population utilise au moins une fois par an un petit bateau et, au total, les Canadiens effectuent plus de 120 millions de sorties en bateau par an. Le nombre de propriétaires de bateaux proportionnellement à la population du Canada est l'un des plus élevés du monde, et les dépenses annuelles consacrées aux bateaux et à la navigation excèdent d'environ un milliard de dollars le total des dépenses au titre de la navigation commerciale.

Depuis son établissement en 1985, le conseil a consacré beaucoup d'énergie à l'amélioration de tous les aspects de la navigation. Le conseil a officiellement soumis des mémoires à ce comité et au Comité sénatorial des transports. Nous avons également envoyé des mémoires à la Garde côtière sur la révision du Règlement sur les petits bâtiments, la sécurité de la navigation, l'immatriculation des bateaux et la limitation de la responsabilité, et contribué à créer des groupes de travail sur la révision du Règlement sur les petits bâtiments, la prestation d'aides à la navigation pour les petits bâtiments et l'éducation des plaisanciers.

Le conseil a aussi participé à la formation du Comité consultatif canadien du TC 188 de l'ISO (petits bâtiments) et formulé des observations devant la Commission d'examen de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents du transport et de la sécurité des transports. Le conseil s'intéresse de très près à tous les aspects de la navigation et de la réglementation s'appliquant au secteur de la navigation de plaisance.

Qui doit contrôler la navigation? Le conseil a débattu de nombreuses questions au fil des années, et aucune ne s'est avérée aussi préoccupante qu'un éventuel changement de politique qui entraînerait une limitation du rôle du

[Text]

control over the operation of small vessels in Canada. The council is opposed to any reduction in the role played by the federal government and the Canadian Coast Guard in regulating small vessels, or the transfer of federal powers over small vessels to provincial governments.

The council is well aware that governments throughout the country are reviewing programs with an eye to reducing their costs. Budget cuts and general reductions in operational expenditures will require the coast guard to narrow its focus and potentially threaten the current provision of services and regulatory control over small vessels. Within this context, the council is aware that some of the responsibilities of Canadian Coast Guard may be assigned to a new department of the oceans. In the absence of a clear delineation of responsibilities, we will continue to speak to the coast guard as the lead agency within the federal government for all small vessel issues.

There are those who would argue that transferring some or all of the coast guard's mandate for recreational boating to provincial control would simplify matters. The provinces could improve boating safety or use their existing systems to better control boating. It has also been suggested that the very nature of boating in different provinces requires different regulations.

The council does not believe the delegation of responsibilities to provinces will result in the desired goals of reducing costs or improving safety. On the contrary, we believe such changes will result in increased costs for the boating public with no commensurate improvement in program delivery or safety. Increasing the number of agencies involved in boating from the coast guard to possibly 13 provincial and territorial governments will invariably result in a massive increase in the bureaucracy and cost to the consumer.

In addition, the imposition of provincial controls may also put at risk the concept of uniform application of boating law to all mariners and potentially reduce the effect of proven national safety measures.

The federal government's role in boating: At the present time the boating community enjoys a variety of rights, privileges, and benefits afforded by the federal government in its role in boating. Some of these flow from the Constitution, which recognizes the federal government as the sole authority in all matters pertaining to navigation, while others come from international conventions to which Canada is a signatory.

In fact, boating is much more than a recreation practised in isolation. It is an international system of rules and regulations for the conduct of vessels on water and increasingly an international market that has the opportunity to adopt far-reaching standards for safer design and construction of vessels and their gear.

[Translation]

gouvernement fédéral au profit d'un contrôle provincial accru de l'utilisation des petits bâtiments au Canada. Le conseil s'oppose à toute réduction du rôle joué par le gouvernement fédéral et la Garde côtière en matière de réglementation des petits bâtiments ou au transfert des pouvoirs fédéraux en la matière aux gouvernements provinciaux.

Le conseil sait parfaitement que tous les paliers de gouvernement du Canada réexaminent leurs programmes dans le but de réduire leurs coûts. Les compressions budgétaires et la réduction générale des dépenses de fonctionnement pourraient obliger la Garde côtière à restreindre son activité et risquent de limiter les services qu'elle fournit actuellement ainsi que son pouvoir de réglementation en matière de petits bâtiments. Le conseil a appris que, dans ce contexte, certaines des responsabilités de la Garde côtière canadienne pourraient être confiées à un ministère des Océans nouvellement établi. Faute d'une claire délimitation des responsabilités, nous continuerons de considérer la Garde côtière comme le principal organisme fédéral chargé de toutes les questions relatives aux petits bâtiments.

D'aucuns prétendent que le transfert d'une partie ou de la totalité du mandat de la Garde côtière en matière de navigation de plaisance à un organisme de contrôle provincial simplifierait les choses; que les provinces pourraient améliorer la sécurité de la navigation ou recourir aux systèmes en place pour mieux contrôler la navigation. Il a également été dit que la diversité des types de navigation dans les diverses provinces nécessite des règlements différents.

• 1900

Le conseil ne pense pas que la mise en oeuvre des propositions visant à déléguer les responsabilités aux provinces aboutira aux résultats escomptés, c'est-à-dire réduire les coûts ou améliorer la sécurité. Au contraire, nous estimons que de tels changements se solderont par une augmentation des coûts pour les plaisanciers, sans améliorations proportionnelles au chapitre de la prestation de services ou de la sécurité. Faire passer le nombre d'organismes responsables de la navigation de un, la Garde côtière, à éventuellement 13, les gouvernements provinciaux ou territoriaux, aboutira inévitablement à une augmentation massive de la bureaucratie et des coûts financés par les consommateurs.

En outre, l'imposition de contrôles provinciaux va à l'encontre d'un principe fondamental, l'application uniforme du droit de la navigation à tous les navigateurs, et cela risque de réduire l'efficacité de mesures de sécurité nationales qui ont fait leurs preuves.

Le rôle du gouvernement fédéral dans la navigation: à l'heure actuelle, le secteur de la navigation de plaisance bénéficie d'une variété de droits, privilèges et avantages dus au rôle que joue le gouvernement fédéral dans le domaine de la navigation. Certains découlent de la Constitution, qui reconnaît que le gouvernement fédéral est l'autorité unique en matière de navigation, et d'autres procèdent des conventions internationales dont le Canada est signataire.

En réalité, la navigation représente beaucoup plus qu'un loisir pratiqué dans l'isolement; c'est un système international de règles et de règlements sur l'opération des bateaux et, de plus en plus, un marché international qui a l'envergure nécessaire pour adopter des normes de sécurité de grande portée sur la construction et la conception des bateaux et de leur équipement.

[Texte]

The government's role in this may be loosely grouped under three headings: control of navigable waters, boating safety, and identification.

Firstly, navigable waters in Canada encompass any body of water that is used for navigation, be it commercial or recreational. The preservation of these waters for navigation is a constitutional responsibility of the federal government in that the waters of Canada are to be retained by the public for common use and are not to be portioned off for individual control.

The small vessel community enjoys this privilege in many ways, not the least of which is to spend millions of days on our lakes and streams. In part, the preservation of the public's right to use the water has encouraged Canadians to become among the world's most avid boaters and has helped to generate a multi-billion dollar industry.

It is of great concern to the council that the federal government's role in preserving the right of all Canadians to share the water might be diminished.

Governments and the boating community have long acknowledged the need to curtail boating in certain circumstances. The boating restricting regulations, administered by the coast guard, have been in place for several years to deal with safety concerns on the water, but now restrictions are increasingly sought by provincial authorities for the purpose of limiting boating for non-safety reasons.

In many instances, the rights of boaters to use waters are overlooked. The coast guard has, however, continued to insist that restrictions be approved only after all users of the water agree. Access to the water cannot be turned into a turf war. The council believes very strongly that the federal government has an important role to play in ensuring all Canadians have equal and unbiased access to water.

The coast guard's reputation in boating safety is an enviable one. Standards and regulations adopted by the coast guard over the 20 years have contributed in a significant manner to a reduction in boating fatalities in Canada. At the present time, fatalities are the only consistent way of tracking on-water safety. According to Statistics Canada data compiled by the Canadian Red Cross Society, the rate of small vessel fatalities has fallen from about 5 per 100,000 population in 1956 to about 1 per 100,000 in 1993. During this period the number of boats in the country has tripled. In percentage terms, that improvement in boating safety is about 1,500%.

The council's brief on boating safety states that the adoption by the coast guard of construction standards for small vessels and the personal flotation device were key elements in improving safety.

[Traduction]

Le rôle du gouvernement en la matière peut être, en gros, divisé en trois rubriques: contrôle des eaux navigables, sécurité de la navigation et identification.

Tout d'abord, les eaux navigables du Canada comprennent tous les plans d'eau utilisés pour la navigation, à titre commercial ou récréatif. La préservation de ces plans d'eau navigables est une responsabilité du gouvernement fédéral découlant de la Constitution, qui prévoit que les eaux canadiennes doivent rester dans le domaine public et à l'usage de tous, et qu'aucune partie ne peut être contrôlée par des intérêts privés.

La communauté des plaisanciers profite de ce privilège de nombreuses façons, notamment en passant des millions de jours sur nos lacs et rivières. Le maintien du droit du public d'utiliser ces plans d'eau est l'un des facteurs qui ont encouragé les Canadiens à joindre les rangs des navigateurs les plus passionnés du monde et ont contribué à créer une industrie valant plusieurs milliards de dollars.

Le conseil est extrêmement préoccupé par la perspective d'une limitation du rôle joué par le gouvernement fédéral dans la protection des droits d'accès de tous les Canadiens aux eaux canadiennes.

Les gouvernements et les plaisanciers ont reconnu depuis longtemps la nécessité de restreindre la navigation dans certaines circonstances. Le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, qui est administré par la Garde côtière, est en vigueur depuis plusieurs années pour assurer la sécurité sur l'eau. Toutefois, les autorités provinciales cherchent de plus en plus aujourd'hui à imposer des restrictions sur la navigation pour des raisons autres que la sécurité.

On ignore souvent le droit des plaisanciers à l'utilisation des plans d'eau. La Garde côtière a cependant toujours veillé à ce que ces restrictions ne soient approuvées qu'avec l'accord des usagers des plans d'eau. Il ne faut pas que l'accès aux plans d'eau devienne une guerre de territoire. Le conseil croit fermement que le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer pour assurer à tous les Canadiens un droit d'accès égal et impartial aux plans d'eau.

La Garde côtière jouit d'une réputation enviable en matière de sécurité de la navigation. Les normes et règlements adoptés par la Garde côtière au cours des 20 dernières années ont contribué de façon significative à réduire le nombre d'accidents mortels dans le domaine de la navigation au Canada. À l'heure actuelle, les accidents mortels constituent le seul moyen valable de mesurer la sécurité nautique. Selon les données de Statistique Canada recueillies par la Société canadienne de la Croix-Rouge, le nombre d'accidents mortels attribuables aux petits bâtiments, qui était d'environ cinq pour 100 000 habitants en 1956, est tombé à environ un pour 100 000 habitants en 1993. Au cours de cette période, le nombre de bateaux a triplé au Canada. En pourcentage, cela représente une amélioration de la sécurité nautique d'environ 1 500 p. 100.

Le mémoire du conseil sur la sécurité de la navigation mentionne que l'adoption par la Garde côtière de normes de construction pour les petits bâtiments et de règlements sur le port de vêtements de flottaison individuels est un élément clé de l'amélioration de la sécurité.

[Text]

The coast guard is presently responsible for regulations that govern the design, equipping, and operation of small vessels. Their control of these areas is not inconsequential, and the ability of provincial governments to act in these areas, even through delegation, is suspect given the international nature of agreements that are the basis of the regulations.

The council, with the coast guard, is presently involved in the development of new construction standards through the International Organization for Standardization. These will allow boats to be built and inspected anywhere in the world and to then be sold in other countries without artificial trade barriers. While this is a benefit to the Canadian boat-building industry, it is more important to the Canadian consumer. If the coast guard adopts these standards, any vessel sold in Canada could be required to show proof it had been built and inspected to these rules. This would be a significant improvement over the existing standards. The council urges the federal government to adopt these standards as they become available, in the interest of increasing the safety of all new boats and aiding the Canadian manufacturers.

The second safety area the coast guard is responsible for is the equipment carried on vessels. Regulations detail the minimum safety gear that is to be carried on board. Experts from all segments of the boating community helped to draft these requirements, which reflect the real world usage of different boats.

To suggest, as some have, that these regulations should differ for each province flies in the face of reality, to say nothing of ignoring the dramatic geographic differences within the individual provinces.

The need for differing standards can also be questioned on the grounds that the existing requirements have not been shown to be inadequate. Few if any fatalities are a result of shortcomings in equipment requirements. An unfortunately high number, however, are the result of failure to carry the required equipment, which is an education and enforcement issue.

It is the council's belief that the role played by the coast guard in drafting uniform safety equipment carriage requirements and the approval of safety equipment has led to the improvement of boating safety. To alter this role or to permit regional standards may increase risk rather than reduce it.

After a vessel has been designed, built and equipped, the coast guard then provides for its safe operation through the internationally-developed and Canadian-adopted collision regulations. These lay out the rules of the road for all vessels, no matter how large or small, operating on any water in Canada, and in fact throughout the world.

[Translation]

La Garde côtière est actuellement responsable des règlements régissant la conception, l'équipement et la conduite des petits bâtiments. Le contrôle qu'elle exerce dans ce secteur n'est pas insignifiant, et on peut douter que les gouvernements provinciaux puissent assumer ces responsabilités, même par délégation, compte tenu du fait que ces règlements s'appuient sur des accords internationaux.

Le conseil, de concert avec la Garde côtière, participe actuellement à l'élaboration de nouvelles normes de construction par l'entremise de l'Organisation internationale de normalisation. En vertu de ces normes, les bateaux pourront être construits et inspectés n'importe où dans le monde, puis vendus dans d'autres pays, en dehors de toute barrière commerciale artificielle. Tout aussi avantageux que cela puisse être pour l'industrie de la construction des embarcations, cela est encore plus important pour le consommateur canadien. Si la Garde côtière adopte ces normes, il pourrait devenir obligatoire de prouver que tout bateau vendu au Canada a été construit et inspecté conformément à ces normes. Il s'agirait d'une amélioration marquée par rapport aux normes actuelles. Le conseil enjoint au gouvernement fédéral d'adopter ces normes à mesure qu'elles seront énoncées, dans le but d'accroître la sécurité de tous les nouveaux bateaux et d'aider le manufacturier canadien.

● 1905

Le second aspect de la sécurité dont la Garde côtière est responsable est l'équipement embarqué. Le règlement stipule quel est l'équipement de sécurité minimum qui doit être disponible à bord. Des experts de tous les secteurs de la navigation ont pris part à la rédaction de ces prescriptions, qui sont adaptées à une utilisation concrète des divers bateaux.

Dire, comme certains l'ont fait, que ce règlement devrait différer d'une province à l'autre va à l'encontre du bon sens et, qui plus est, ne tient aucun compte des grandes différences géographiques qui distinguent les provinces.

On peut également mettre en doute le besoin de normes différentes en rappelant qu'il n'a pas été démontré que les prescriptions actuelles ne sont pas appropriées. Très peu d'accidents mortels, voire aucun, sont dus à des prescriptions insuffisantes en matière d'équipement. Par contre, un grand nombre d'accidents résultent malheureusement de l'absence à bord de l'équipement requis, un problème qui ne peut être réglé qu'en éduquant les plaisanciers et en appliquant les règlements.

Le conseil est d'avis que le rôle joué par la Garde côtière dans l'élaboration de règles uniformisées relatives à l'équipement de sécurité qui doit être à bord et dans l'homologation de cet équipement a amélioré la sécurité de la navigation. Modifier ce rôle ou permettre l'introduction de normes régionales peut accroître les risques plutôt que les réduire.

Une fois qu'un bateau a été conçu, construit et équipé, la Garde côtière veille à ce qu'il soit utilisé en toute sécurité en appliquant le Règlement international sur les abordages adopté par le Canada. Ce document énonce les règles de route à suivre par tous les bâtiments, quelles que soient leurs dimensions, quand ils circulent dans les eaux du Canada et, en fait, du monde entier.

[Texte]

To suggest that any special or regional rules should be created for small vessels could be a prelude to catastrophe. An apt analogy would be to suggest that cars drive on the right side of the road, while trucks drive on the left. The council cannot envisage any agency but the coast guard being responsible for the common regulations required for the safe operation of all vessels.

The coast guard also plays an important role in educating boaters about safe practices. Each year it publishes The Safe Boating Guide and supports safety awareness through the National Safe Boating Week and search and rescue prevention officers. The positive effects of these activities cannot be stressed enough, as they directly relate to the coast guard expenditure on search and rescue.

The final aspect of boating safety that the coast guard deals with is enforcement. Though the coast guard does not yet carry out on-water policing, the council in its first brief recommended that a ticketing scheme be developed for most boat infractions. We are pleased to see that a pilot program for ticketing boat offences may be launched this spring.

The council has also recently proposed the creation of a careless boating infraction, which would lie between the existing penalties of the Shipping Act and the dangerous boating charges of the Criminal Code. The coast guard has already issued draft changes to the Canada Shipping Act to accommodate this proposal.

The ability of the boating community to work closely with one central agency is extremely important. It is an efficient arrangement, which allows improvements to be made to regulations for the benefit of all boaters in Canada. The council believes the federal government, through one of its departments, must continue to be the sole agency dealing with small vessel, legislative and regulatory issues.

The last major responsibility of the coast guard is to provide a service for identifying boaters. This is accomplished by registration or licensing of vessels. Delivery of this program is presently carried out in conjunction with Revenue Canada, Customs and Excise.

The council has no particular problem with the registry of shipping, but recommends a wholesale revision of the licence system for vessels under 20 tonnes. The present paper-based system, which lacks any sort of master file, is essentially useless and, furthermore, operates without any financial return for agencies involved, as licences are given away.

We would like to emphasize the importance of a revised vessel licensing to the boating community. First and foremost, a national computer-based vessel licensing system will improve boating safety and provide search and rescue agencies with a

[Traduction]

Suggérer l'instauration de règles particulières ou régionales pour tous les petits bâtiments aboutirait à la catastrophe. Pour faire une analogie, ce serait comme si l'on suggérait que les voitures circulent à droite et les camions à gauche. Le conseil ne peut pas envisager qu'un autre organisme que la Garde côtière soit responsable des règlements généraux nécessaires pour assurer l'utilisation sécuritaire de tous les bateaux.

La Garde côtière joue également un rôle important dans l'éducation des plaisanciers en matière de sécurité. Elle publie annuellement un Guide de la sécurité nautique et contribue à la sensibilisation à la sécurité lors de la Semaine nationale de la sécurité nautique et par le biais des agents de prévention chargés des activités de recherche et de sauvetage. On ne soulignera jamais assez les retombées positives de ces activités, qui réduisent directement les dépenses que la Garde côtière doit engager pour les recherches et le sauvetage.

En matière de sécurité de la navigation, le dernier élément dont s'occupe la Garde côtière est l'application des règlements. Même si la Garde côtière n'assure pas elle-même de contrôles sur l'eau, le conseil a recommandé, dans son premier mémoire, l'introduction d'un système de contraventions pour la plupart des infractions nautiques. Nous sommes heureux de constater qu'un programme pilote de verbalisation pour les infractions en matière de navigation pourrait être lancé au printemps.

Le conseil a aussi proposé dernièrement que l'on crée une infraction en cas de navigation imprudente, laquelle entraînerait des pénalités se situant entre celles qui sont appliquées actuellement aux termes de la Loi sur la marine marchande et celles qui résultent des accusations de navigation dangereuse aux termes du Code criminel. La Garde côtière a déjà publié un projet modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada pour tenir compte de cette proposition.

Il est extrêmement important que des représentants du secteur de la navigation de plaisance puissent collaborer étroitement avec un organisme central dans ce domaine. Il s'agit de dispositions efficaces qui permettent d'apporter des améliorations aux règlements dans l'intérêt de tous les plaisanciers du Canada. Le conseil est d'avis que le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de l'un de ses ministères, doit continuer d'être l'organisme chargé exclusivement des questions réglementaires et législatives relatives aux petits bâtiments au Canada.

La dernière responsabilité majeure de la Garde côtière est de fournir un service d'identification des plaisanciers. Cela se fait par l'immatriculation ou l'octroi de licences. La prestation de ce service est actuellement assurée en liaison avec la Direction des douanes et de l'accise de Revenu Canada.

Le conseil n'a pas d'objection particulière à l'idée du registre des navires, mais recommande une révision globale du système de licence pour les bateaux de moins de 20 tonnes. Le système actuel, qui n'est pas informatisé et qui est caractérisé par l'absence de fichier central, est pratiquement inutile; en outre, il ne rapporte rien aux organismes qui délivrent les licences, puisque celles-ci sont gratuites.

Nous aimerions souligner l'importance d'un système de licence refondu pour les plaisanciers. Avant toute chose, un système de licence national et informatisé améliorera la sécurité de la navigation. Il fournira en effet aux organismes de

[Text]

comprehensive description of a vessel and other information that could aid in the search. It will also help enforcement agencies, through the provision of a functioning vessel identification system for policing boaters.

As noted earlier, boating is a mobile activity, and if a viable system is to be created it must be national in character.

Safety will also be improved if the licence scheme is coordinated with the adoption of new construction and certification standards. Vessels or engine safety recalls could also be possible using the proposed system, and existing craft could easily be inspected for safety on licence renewal, especially if the marinas across Canada become the licensed agents.

Finally, the system could be used to track trends in marine accidents, permitting the development of new and revised regulations based on a sound analysis of the facts.

Other considerations should be taken into account when revising the licence procedure. The system should provide proof of ownership. This would increase the number of users to the system. Also, those involved in the sale and financing of vessels could utilize the data. Provincial governments might use the system to track sales tax payments. This is an important consideration, as any system would have to pay its own way and users would be expected to support the system. The government may also wish to explore the possibility of utilizing the data for commercial market research ventures.

Finally, the government itself would benefit from having an up-to-date database of small vessels. The management of boating issues by government could be tailored to actual trends, rather than relying on the somewhat empirical approach that is now used. The licence system proposed by the council will only be viable if it's national in nature. If different requirements exist from area to area, the odds of locating the necessary information for enforcement or rescue will be greatly diminished.

The council is also aware that some provinces feel that they could operate a vessel licensing system utilizing a data structure similar to that used for provincial automobile licences. We believe this approach is flawed, as a car licence does not in fact prove ownership; it only identifies the person who may not legally own the car. Provincial title systems, which do prove ownership, range from chattel mortgages to personal property acts, with no uniformity from province to province. If we are to create a system funded by its users, then the scheme needs to meet the needs of its users.

[Translation]

recherche et de sauvetage une description complète des bâtiments et d'autres informations utiles en cas de recherche. Les organismes chargés d'appliquer les règlements bénéficieront également d'un système opérationnel d'identification des bateaux pour contrôler les plaisanciers.

Comme on l'a noté précédemment, la navigation est une activité mobile, et si l'on veut un système viable, il doit être de caractère national.

La sécurité sera aussi améliorée si le système de licence va de pair avec l'adoption de nouvelles normes de construction et d'homologation. Les rappels de bateaux ou de moteurs par mesure de sécurité seraient possibles dans le cadre du système proposé, et les embarcations existantes pourraient facilement être inspectées lors du renouvellement des licences, notamment si les ports de plaisance du Canada devenaient des agences chargées de l'octroi de licences.

• 1910

Enfin, on pourrait utiliser le système pour recenser les tendances en matière d'accidents nautiques, ce qui permettrait l'élaboration de règlements nouveaux ou révisés à partir d'une analyse appropriée des faits.

D'autres considérations devraient être prises en compte si l'on révisé la procédure d'octroi des licences. Le système devrait fournir une preuve de propriété, ce qui augmenterait le nombre d'utilisateurs. En outre, les parties prenantes à la vente ou au financement des bateaux pourraient utiliser ces données. Les gouvernements provinciaux pourraient utiliser le système pour recenser les montants versés au titre de la taxe de vente. Il s'agit là d'une importante considération vu que n'importe quel système devrait s'autofinancer grâce à l'application du principe de l'utilisateur-payeur. Le gouvernement peut aussi souhaiter explorer la possibilité d'utiliser les données aux fins de recherche de marché à des fins commerciales.

Enfin, le gouvernement fédéral lui-même bénéficierait de l'existence d'une base de données actualisées sur les petites embarcations car la gestion des questions de navigation pourrait refléter les tendances réelles, plutôt que de reposer sur l'approche quelque peu empirique en vigueur actuellement. Le système de licences proposé par le Conseil sera viable uniquement s'il est national. S'il existe des règles différentes d'un endroit à l'autre, les chances de localiser l'information nécessaire à leur application ou à des fins de sauvetage seront fort minces.

Le Conseil a également appris que certaines provinces envisageaient d'instaurer un système de licences de la navigation fondé sur une structure de données semblable à celle qui est utilisée pour les permis d'enregistrement de véhicules. Nous considérons que cette méthode n'est pas adéquate car un permis de circulation n'est pas une preuve de propriété, cela identifie simplement une personne qui n'est pas nécessairement propriétaire légal de l'automobile. Les titres provinciaux qui attestent la propriété vont des hypothèques mobilières aux actes relatifs aux biens personnels, sans qu'il y ait uniformité d'une province à l'autre. Si l'on crée un système financé par ses utilisateurs, il devra répondre aux besoins d'un aussi grand nombre d'utilisateurs éventuels que possible.

[Texte]

The council urges the government to develop a modern, comprehensive national vessel licensing system for use by government agencies and private individuals. This system would eliminate the need for Revenue Canada's involvement, while allowing their other efficiencies to be developed within the program. We believe that the benefits of such a system will lead to improvements in many aspects of boating in Canada, all of which brings us to the question of how the boating community and the government can work together to maintain and enhance existing services while addressing the pressing need for governments to reduce their program expenditures.

The Council of Boating Organizations of Canada believe strongly that the federal government plays an important role in the management of boating in Canada. Many of the activities involved in this process are presently spread among different branches of the coast guard or other government agencies. The council suggests that the government should study the possibility that all matters relating to small vessels would be consolidated into one office. This would perhaps be titled a "small vessel directorate".

We suggest that this new agency would continue to report to the coast guard, as much of the regulations it would administer flow from the Canada Shipping Act. Further, the council recommends that this office would operate entirely on the revenues generated by a revised vessel licensing system. We believe that such a model exists elsewhere in government, particularly the passport office, which is considered a special operating agency that's funded by its own activities.

If such a scheme were adopted, the coast guard and other agencies would be able to transfer the costs and person-years presently required to administer boating issues to the new agency, thereby directly reducing their budgetary requirements while increasing the efficiency of boating programs.

The boating community, which has already suggested that it would be willing to pay for a viable licence system, would benefit by retaining the rights and privileges it currently enjoys. Boaters would also be assured that all funds charged for the licence, or other transactions within the scheme, were being used to support boating issues.

At the present time, the boating community generates many hundreds of millions of dollars per year in fuel and sales tax revenue for federal and provincial governments. This revenue would be untouched by the adoption of the council's proposal, permitting existing endeavours outside the coast guard's realm of activity, such as enforcement, to continue.

The council urges the government to commence a review as soon as possible of their existing approach to management of the small vessel fleet in Canada. Further, the council believes that the coast guard has a central role to play in the management of boating and it urges the government to include in its review the possibility of creating a special operating agency for this purpose.

[Traduction]

Le Conseil enjoint le gouvernement de mettre au point un système de licences de navigation national, complet et moderne à l'usage des organismes gouvernementaux et des particuliers. Revenue Canada n'interviendrait plus dans ce système qui permettrait toutefois de réaliser des économies. Nous pensons que les avantages d'un tel système entraîneraient des améliorations dans un grand nombre de domaines touchant la navigation au Canada. Tout cela nous amène à la question de savoir comment le secteur de la navigation de plaisance et le gouvernement peuvent collaborer pour maintenir et améliorer les services actuels, tout en tenant compte des besoins pressants du gouvernement de réduire ses dépenses de programmes.

Le Conseil des organisations de navigation du Canada croit fermement que le gouvernement fédéral joue un rôle important dans la gestion de la navigation au Canada. Un grand nombre des activités concernées tombent actuellement dans le champ de compétences de diverses directions de la Garde côtière ou d'autres organismes gouvernementaux. Le Conseil suggère que le gouvernement envisage la possibilité de confier toutes les questions liées aux petits bâtiments à un seul organisme qui pourrait s'appeler la «Direction des petits bâtiments».

Nous proposons que ce nouvel organisme continue de relever de la Garde côtière, vu qu'un grand nombre des règlements qu'elle applique découlent de la Loi sur la marine marchande du Canada. En outre, le Conseil recommande que cet organisme soit entièrement financé par les recettes générées par un nouveau système d'octroi de licence. Nous pensons qu'un tel modèle existe déjà au gouvernement, notamment au Bureau des passeports, qui est considéré comme un organisme de service spécial financé par ses propres activités.

Si un tel système était adopté, la Garde côtière et d'autres organismes seraient en mesure de transférer les coûts engagés et les années-personnes actuellement requises pour administrer les questions de navigation au nouvel organisme, réduisant ainsi directement ses besoins budgétaires, tout en augmentant l'efficacité de ses programmes de navigation.

Les plaisanciers, qui ont déjà laissé entendre qu'ils seraient prêts à payer pour un système d'octroi de licences viable, y gagneraient du fait qu'ils conserveraient leurs droits et privilèges actuels. Les navigateurs seraient également assurés que tous les fonds perçus pour l'octroi des licences ou à l'occasion d'autres transactions intégrées au système, servent à financer le secteur de la navigation.

À l'heure actuelle, les plaisanciers dépensent plusieurs centaines de millions de dollars par an en carburant et en taxes de vente perçues par les gouvernements fédéral et provinciaux. Ces recettes ne seraient pas touchées par l'adoption de la proposition du Conseil, et les activités n'entrant pas dans la sphère de compétences de la Garde côtière, telles que l'application des règlements, pourraient continuer.

Le Conseil enjoint le gouvernement d'examiner dès que possible la gestion de la flotte des petits bâtiments au Canada. En outre, le Conseil est d'avis que la Garde côtière a un rôle central à jouer dans la gestion de la navigation, et encourage le gouvernement à inclure dans son examen la possibilité de créer un organisme de service spécial à cette fin.

[Text]

Although these were presented to government in December 1988 and August 1989, I wish to leave with you and table a report, "The Proposal for Small Vessel Licensing", and a position paper, "Boating Safety, Operator Licensing and Education". We feel that both these papers will further explain and enhance the position of the recreational boaters in maintaining the full management of this activity by the Canadian Coast Guard.

• 1915

I would like to thank you very much for the opportunity of presenting our views.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Taylor, for a very thorough report and a very thorough examination of the issue. Your submission is very detailed and we appreciate the effort that must have gone into producing it.

We'll go to some questions now, Mr. Dubé.

M. Dubé: Vous nous avez présenté très brièvement votre organisme, et j'aimerais que vous me donniez des précisions. Votre conseil regroupe-t-il des membres individuels ou s'il y a des catégories de membres? Je m'explique. Il y a différentes catégories de bateaux de plaisance: voiliers, etc. J'aimerais que vous parliez un peu de la composition de votre organisme.

Mr. Michael Vollmer (Executive Secretary, Council of Boating Organizations of Canada): The organization is an organization of organizations. On the cover of our brief we've listed the founding organizations. We presently deal with about 40 of these, including such national organizations as the *Escadrilles canadiennes de Plaisance*, the Canadian Yachting Association, the Red Cross, and the Royal Life Saving Society. It's very much a group of people who are concerned about issues relating to the operation and ownership of boats in Canada.

M. Dubé: Est-ce que vous avez une représentation par province?

Mr. Vollmer: Some organizations are national in character and others are provincial organizations. For instance, we have Fédération de la voile Québec, which is a provincial organization, as well as the Canadian Yachting Association, which is a national organization.

M. Dubé: En lisant votre mémoire et en écoutant votre présentation, on comprend assez facilement que vous visez non seulement le maintien, mais aussi le renforcement du rôle de la Garde côtière pour ce qui est de la navigation des petits bâtiments. Vous vous inquiétez du fait que certaines opérations pourraient être contrôlées par les gouvernements provinciaux, voire même par une délégation qui pourrait se faire au niveau des municipalités. Je vais parler de la province d'où je viens, le Québec. Avant de rédiger votre mémoire, avez-vous fait une certaine consultation des personnes du Québec?

Mr. Vollmer: This brief is based on a brief which was circulated to all the members of the executive, which include a member from Association québécoise de l'industrie du nautisme inc. and one from Conseil québécois du nautisme. Both of these

[Translation]

Même si ces documents ont déjà été présentés au gouvernement en décembre 1988 et en août 1989, je tiens à déposer auprès du Comité un document intitulé «La proposition relative à l'octroi des licences pour petits bâtiments», ainsi qu'un énoncé de principe: «La sécurité de la navigation, l'octroi des licences d'exploitation et l'éducation des plaisanciers». À notre avis, ces deux documents vous expliqueront de façon plus détaillée les positions des plaisanciers qui souhaitent que cette activité continue d'être gérée entièrement par la Garde côtière canadienne.

Je vous remercie beaucoup de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue.

Le président: Merci, monsieur Taylor, de votre exposé très complet et de votre examen très approfondi de la question. Votre mémoire est très détaillée et nous vous savons gré d'y avoir consacré autant d'énergie.

Nous passons maintenant aux questions, avec M. Dubé.

Mr. Dubé: You introduced very briefly your organization and I would like further details about it. Does your council bring together individual members or groups of members? Let me explain. There are various classes of small vessels: sailboats, etc. I would like you to elaborate on your membership.

M. Michael Vollmer (secrétaire exécutif, Conseil des organisations de navigation du Canada): Le Conseil est en fait un organisme cadre. Vous trouverez sur la couverture de notre mémoire, la liste des organismes fondateurs. Nous traitons actuellement avec une quarantaine d'entre eux, y compris des organismes nationaux comme les *Escadrilles canadiennes de Plaisance*, l'Association canadienne de yachting, la Croix-Rouge et la Société royale de sauvetage. Il s'agit essentiellement d'un groupe de personnes préoccupées par les questions liées au fonctionnement et à la propriété des bateaux au Canada.

Mr. Dubé: Does the council have representation in each province?

M. Vollmer: Certains organismes sont nationaux et d'autres sont provinciaux. Par exemple, nous comptons parmi nos membres la Fédération de voile du Québec, un organisme provincial, ainsi que l'Association canadienne de yachting, qui est un organisme national.

Mr. Dubé: When we read your brief and listen to your presentation, we readily understand that you are advocating not only to maintain but to strengthen the Coast Guard's mandate for recreational boating. You are concerned by the fact that some operations might come under the control of provincial governments, or even under some delegation of powers to the municipalities. I want to talk about my home province, Quebec. Before you prepared your brief, did you have consultation with some people in Quebec?

M. Vollmer: Notre mémoire se fonde sur un mémoire qui a été distribué à tous les membres de l'exécutif, et notamment à un membre de l'Association québécoise de l'industrie du nautisme, ainsi qu'à un autre du Conseil québécois du nautisme.

[Texte]

people sit on our executive committee. As such, the brief does represent their views. We try very much to be a consensus-building organization rather than a purely democratic one where the majority would rule. It's a delicate process.

M. Dubé: Votre mémoire présente aussi le point de vue de ces organismes québécois.

Mr. Vollmer: Yes.

M. Dubé: Merci.

The Chairman: Thank you, Mr. Dubé.

Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard: You're advocating the licensing of the millions of people and millions of boats that are out there. We have a lot of governmental costs involved with providing navigational aids and search and rescue activities that may result from small crafts using the water. Are you really recommending that through a licensing system these many organizations will therefore be contributing to the costs of coast guard and the costs of maintaining some of the facilities your groups would be using?

Mr. Vollmer: First I have a point of clarification. At this time we're only talking about licensing of vessels, not the actual operators. We have discussed this at length within the voting community and there's a general agreement by these associations that they would be willing to support the payment of vessel licence fees to the federal government for a viable system.

[Traduction]

Ces deux personnes font partie de notre comité exécutif. De ce fait, le mémoire représente effectivement leurs opinions. Nous essayons dans la mesure du possible de fonctionner par consensus au lieu d'être un organisme démocratique au sens strict du terme où la majorité imposerait ses vues. C'est un processus délicat.

Mr. Dubé: Your brief also takes into account the views of those Quebec organizations.

M. Vollmer: Oui.

Mr. Dubé: Thank you.

Le président: Merci, monsieur Dubé.

Monsieur Hubbard.

M. Hubbard: Vous préconisez l'octroi de licences aux millions de plaisanciers et de petites embarcations qui existent au Canada. Les aides à la navigation et les activités de recherche et de sauvetage visant les bateaux de plaisance coûtent déjà très cher au gouvernement. Recommandez-vous véritablement que grâce au système d'octroi des licences, ces nombreux organismes participent aux dépenses de la Garde côtière et à ce qu'il en coûte pour maintenir certaines installations qu'utiliseraient les membres de votre Conseil?

M. Vollmer: Tout d'abord, une précision s'impose. À l'heure actuelle, nous ne parlons que d'accorder des permis aux bateaux et non à ceux qui les conduisent. Nous en avons longuement discuté avec ceux de nos membres qui ont droit de vote et ces associations semblent être d'accord pour payer au gouvernement fédéral des droits de licence de bateau s'il existe un système viable.

● 1920

The proposal to create a special operating agency is a desire to create a mechanism whereby the funds flow into something that can be identified as being used for the support of boating rather than going into the Consolidated Revenue Fund where they disappear and people can say, you're not paying your share. In this mechanism we feel that we can say that yes we are. We're supporting the government's regulatory development and their activities there. We can identify funds for the provision of aids. We can identify funds for search and rescue, and perhaps more importantly, search and rescue prevention.

Mr. Hubbard: We're involved with gun registrations, licences for people who have firearms, and they mentioned fees and costs that would be involved to own firearms, to purchase them, to register them. What kind of fees are you thinking about in terms of your licensing system? Would it be on the basis of footage or capacity; what in your minds could you afford and what type of fee structure would you be thinking of having put in place?

Mr. Taylor: I think your question has two areas to deal with. Firstly, there is a vessel-licensing system in Canada presently. It doesn't work. It hasn't worked for many years, because it's a paper-based system and the agencies that are delivering it, the customs folk, are not being paid for this.

Le projet de création d'un organisme de service spécial vise à mettre en place un mécanisme qui permettrait de verser de l'argent dans une sorte de fonds réservé au financement des activités de navigation, plutôt que d'être versé au Trésor, car dans ce cas l'argent disparaît et les gens nous disent que nous ne payons pas notre part. Grâce à ce mécanisme, nous pourrions affirmer le contraire. Nous soutenons l'élaboration de règlements par le gouvernement et ses activités dans ce domaine. Nous pouvons réserver des fonds à l'offre d'aides à la navigation. Nous pouvons réserver des fonds aux activités de recherche et de sauvetage et, plus important encore, à la prévention de ces activités.

M. Hubbard: Nous nous occupons de l'enregistrement des armes à feu, de l'octroi de permis à ceux qui en possèdent, et on a parlé des dépenses et des frais relatifs à l'achat et à l'enregistrement des armes à feu. À quel genre de droits pensez-vous lorsque vous parlez d'un système d'octroi de licences? Le montant des droits serait-il fonction de la taille ou de la capacité de l'embarcation? À quelle méthode de tarification pensez-vous et quel montant serait acceptable pour les plaisanciers?

M. Taylor: Votre question est à deux volets. Tout d'abord, il existe actuellement un système d'immatriculation des navires en vigueur au Canada. Il ne fonctionne pas. Ce système ne fonctionne pas depuis de nombreuses années car il n'est pas informatisé et que les responsables de sa mise en oeuvre, c'est-à-dire les douaniers, ne sont pas rémunérés pour ce service.

[Text]

In the discussions that we had back in 1988 when this whole thing started, we talked about a self-supporting licensing system that would generate revenues to support pleasure boating in order to provide to the customer a service whereby the licence would be meaningful. We have found that all of the persons involved, the organizations that are supporting CBOC, will accept a licence fee. The dollar amount for that fee and how that fee should be established has not really been part of the discussion yet, but \$5 to \$10 per licensable vessel is not an unacceptable amount of money, and when you consider that at present time there are some 850,000 licensed boats only in the province of Ontario based on the current licensing system, that number will double under a new licensing system because the police agencies are adamant that some system has to be put in place that will license all vessels so that they can track ownership of those vessels. So the dollar potential is there given the volume of boats that are available.

It may be interesting for you to know that the average cottage on Big Rideau Lake has five boats. And if you manifest that into other areas that you might know, you can see that the potential is there for a large revenue to go to this operating agency to support pleasure boating.

Mr. Vollmer: I think that it's fairly unusual for a group to come to the government and say, we want to give you money to support what you're doing for us. The fee structure we're looking at would be somewhere in the range that Mr. Taylor has suggested, with a possible renewal on a five-year basis. So we may be saying something like \$25 every five years for a boat.

The question of what services flow from the licence system or what services a smaller boat uses versus a bigger boat I think are a subject for further discussion within this committee or within the different government departments.

Mr. Hubbard: In my own office, we probably get 200 to 300 letters a week on firearms and people who are upset over it. You have millions of boaters out there and you are saying that if the Government of Canada introduces legislation to have a national registration of boats, small craft, that we won't get caught with the same volume of opposition?

Mr. Vollmer: Given that there are about 2.4 million boats in Canada, I can almost guarantee you that somebody will object.

Mr. Hubbard: But there won't be a million?

Mr. Vollmer: Hopefully there won't be a million. The associations that represent the boaters have discussed this and feel that it's a viable proposition. We are proposing to provide a service. I think that as much as I favour the gun registration, there isn't as much of an understanding of a service flowing from it that the owners of guns can see. The owners of boats can see a whole series of services that would flow.

Mr. Comuzzi: Is it my turn, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Comuzzi.

[Translation]

Lors des discussions que nous avons eues en 1988, lorsqu'on a commencé à discuter de cette question, nous avons parlé d'un système de licences autofinancé qui générerait des recettes pour le secteur de la navigation de plaisance, lesquelles seraient utilisées pour offrir aux plaisanciers un service utile. Nous avons constaté que toutes les parties prenantes, soit les organismes qui appuient le Conseil, approuvent l'idée d'un droit de licence. Le montant de ce droit et la façon dont il sera mis en place n'ont pas vraiment été abordés lors des discussions, mais un montant de 5\$ à 10\$ paraît a priori acceptable, et si l'on tient compte du fait qu'il existe actuellement près de 850 000 embarcations enregistrées uniquement en Ontario, d'après le système de permis actuel, ce nombre doublera grâce au nouveau système de licences car les organismes de contrôle jugent indispensable la mise en place d'un nouveau système d'enregistrement de toutes les embarcations qui leur permettra de localiser les propriétaires de ces bateaux. Il y a donc là possibilité de recettes étant donné le nombre d'embarcations qui existent.

Je vous l'apprends peut-être, mais un chalet moyen situé sur le grand lac Rideau compte cinq embarcations. Si l'on fait le même calcul dans d'autres régions que vous connaissez peut-être, on constate qu'il y a là possibilité de récupérer des sommes importantes qui permettront à cet organisme de service spécial d'offrir des services aux plaisanciers.

M. Vollmer: Il est plutôt inhabituel qu'un groupe se présente devant le gouvernement en disant qu'il tient à lui donner de l'argent pour financer les activités qui le concernent. Le barème de tarifs que nous envisageons serait de l'ordre dont a parlé M. Taylor, avec possibilité de renouvellement tous les cinq ans. Cela représentera peut-être environ 25\$ tous les cinq ans pour une embarcation.

Quant à savoir quels services seront offerts grâce au système de licences ou quels services un propriétaire de petite embarcation utilise par rapport aux autres, ce sont des questions dont il faudra à mon avis discuter entre vous ou dans les ministères fédéraux concernés.

M. Hubbard: Dans mon bureau, nous recevons environ 200 à 300 lettres par semaine de propriétaires d'armes à feu mécontents. Il y a au Canada des millions de plaisanciers et vous dites que si le gouvernement du Canada propose une loi visant à mettre en place un système d'enregistrement des petites embarcations, il ne se heurtera pas à la même opposition de la part des plaisanciers?

M. Vollmer: Étant donné qu'il y a environ 2,4 millions d'embarcations au Canada, je peux pratiquement vous garantir que certaines personnes s'y opposeront.

M. Hubbard: Mais il n'y aura pas un million de mécontents?

M. Vollmer: Il faut espérer que non. Les associations qui représentent les plaisanciers en ont déjà discuté et estiment que c'est une proposition viable. Nous proposons d'offrir un service. Même si je suis pour l'enregistrement des armes à feu, on n'a pas l'impression que les propriétaires d'armes recevront en échange un service quelconque. Les propriétaires de bateaux de plaisance, par contre, auront accès à toute une gamme de services grâce à ce système.

M. Comuzzi: Est-ce mon tour, monsieur le président?

Le président: Monsieur Comuzzi.

[Texte]

[Traduction]

• 1925

Mr. Comuzzi: I appreciate what you're saying about the use and valuable assistance the coast guard provides for the boating communities throughout the country.

Earlier we talked about getting the coast guard to break out its costs with respect to what services it provides to those who use the waterways for the transportation of goods. As you know, there's some move to limit the number of buoys, and so on. If we were to break out the cost of all the services the coast guard is presently providing to assist the pleasure boat industry in Canada, and it came out to a certain number of dollars, and divide that by the amount of boats being used as pleasure craft, then it would become totally user pay.

So the people using the waterways for transportation of goods and people using the waterway for pleasure craft would pretty much look after the cost of the coast guard, with the exception of things you folks wouldn't be interested in like dredging, ice-breaking and stuff like that.

Are you telling us today you want to bear the cost of what the pleasure boaters ask the coast guard to do on their behalf?

Mr. Taylor: Partially. We are already paying a large amount of tax dollar in federal and provincial fuel taxes. We are also paying GST and PST. Those sales and that revenue could continue to go to the government without it clawing directly to support pleasure boats, if a viable licensing system were in place.

In 1985 a previous government studied the aspects of delivery of services and the percentage recipients contributed. It was found that the pleasure boating community contributed a greater sum than what was envisaged to be the norm at that time. The findings also commended agencies such as Canadian Power and Sail Squadrons, as well as other volunteer groups for their efforts in educating pleasure boaters.

We are an integrated community with the coast guard, and we have been an integrated community with the coast guard since the day in 1950 when the coast guard asked a number of members of the Canadian Power and Sail Squadron to develop a small vessel regulation.

We feel very strongly that the coast guard must maintain management of this resource and be the regulatory agency. We have offered a way we can fund that reasonably using the vessel licensing system.

Mr. Vollmer: Whether we pick up the costs of a navigation mark off Parry Sound or not, I think it's going to be very difficult to ascertain whether that's a commercial mark or a recreational boating mark, or how many fuel oil tankers went by this spring versus how many 25-foot sailboats.

We certainly want to contribute to this. I don't know whether we can contribute exactly the percentage share for services we receive from the coast guard. It would be a very difficult number to come up with.

Mr. Comuzzi: The point I'm getting at is if we establish the 8, 10, 15 or 20 marine fundamental hubs or transportation systems in Canada, with the thousands of other ports we have, your organization would be prepared... You mentioned GST

M. Comuzzi: Je comprends votre point de vue au sujet de l'aide précieuse que la Garde côtière fournit aux plaisanciers de tout le Canada.

Nous avons parlé plus tôt de faire en sorte que la Garde côtière nous donne la ventilation des coûts des services qu'elle fournit à ceux qui font le transport maritime des marchandises. Comme vous le savez, on songe à limiter le nombre de bouées, etc. Si l'on faisait une ventilation du coût de tous les services qu'offre maintenant la Garde côtière aux plaisanciers du Canada on pourrait mettre sur pied un système de paiement par les usagers en divisant le coût total par le nombre de bateaux de plaisance.

De cette façon, ceux qui utilisent les voies navigables pour le transport des marchandises et ceux qui font de la navigation de plaisance pourraient payer à peu près tout le coût des services de la Garde côtière, sauf pour les choses qui n'intéressent pas les gens comme vous, comme le dragage, le déglacage, etc.

Êtes-vous en train de nous dire que vous voulez assumer le coût des services que les plaisanciers demandent à la Garde côtière?

M. Taylor: En partie. Nous payons déjà des montants considérables en impôts fédéraux et provinciaux sur le carburant. Nous payons aussi la TPS et la taxe provinciale. Le gouvernement pourrait continuer de profiter de ces recettes sans que le gouvernement subventionne les plaisanciers si l'on mettait sur pied un système de licences approprié.

En 1985, un gouvernement antérieur avait examiné la fourniture des services et la proportion du revenu fourni par les utilisateurs. Il avait constaté à l'époque que les plaisanciers contribuaient plus que ce que l'on considérait comme la moyenne. Le groupe d'étude avait aussi félicité les organismes comme les Escadrilles canadiennes de plaisance et d'autres groupes bénévoles de ce qu'ils font pour l'éducation des plaisanciers.

Nous formons une communauté intégrée avec la Garde côtière, et ce depuis le jour en 1950 où la Garde côtière a demandé à des membres des Escadrilles canadiennes de plaisance de rédiger un règlement pour les navires de plaisance.

Nous sommes convaincus que la Garde côtière doit continuer à gérer cette ressource et à réglementer ses activités. Nous avons proposé un moyen de financement raisonnable de ces services grâce à un système de licences pour les embarcations.

M. Vollmer: Que ce soit nous qui payons pour une aide à la navigation au large de Parry Sound ou non, ce serait très difficile, il me semble, de déterminer si cette aide à la navigation sert à la navigation commerciale ou aux plaisanciers, ou encore combien de pétroliers ont emprunté cette route de navigation ce printemps par opposition aux voiliers de 25 pieds.

Nous voulons bien entendu contribuer au financement. Je ne sais pas cependant si nous pouvons payer un pourcentage exact du coût des services que nous recevons de la Garde côtière. Ce serait très difficile d'établir ce pourcentage.

M. Comuzzi: Ce que j'essaie de dire, c'est que si nous créons les huit, dix, 15 ou 20 réseaux de transport maritime nécessaires au Canada, en plus des milliers d'autres ports que nous avons dans le pays, votre organisme serait disposé...

[Text]

and it has to go under the general revenue. But talking about the fuel the boats use and arriving at some system, you're saying your organization is willing to pay its way with respect to the coast guard services that are presently being provided to the pleasure boat community.

Mr. Vollmer: Yes.

Mr. Comuzzi: With respect to those other services, I'm now making an analogy—and it may be an unfair analogy—to liability insurances. You buy a licence for your boat or whatever it is, but now you've got liability insurance for particular damage that some of those boaters may cause.

• 1930

I know you have liability insurance on some boats. Do you think that could be extended to provide for the recovery of costs for the search and rescue operations for the pleasure boat industry, for those using pleasure boats?

I think there could be something like we have for liability on an automobile, where maybe an irresponsible boater causes the coast guard or search and rescue operation. . . Those costs, because of the negligence of a boater, should be recoverable through their liability insurance.

Mr. Vollmer: The coast guard has had a policy, which we have supported, of charging for non-life threatening assistance to boaters. If you're silly enough to run out of gas and have to call the coast guard for more gas, yes, we're in favour of that.

The debate around rescue in a life-threatening situation if it is not caused through negligence I think is one that would take—

Mr. Comuzzi: By negligence.

Mr. Vollmer: In terms of negligence, I think we'd be happy to discuss that.

Mr. Comuzzi: Just carrying the same logic of that argument, by the very fact you would be providing this liability insurance to the vast number of people using the boating system, would your liability insurers place restrictions on who uses a boat—you know, the age group. . . People use boats who really couldn't get a licence to drive an automobile or have some difficulty in impaired driving situations and so on—would you apply that same liability criteria to those in the boating system?

Mr. Vollmer: The Criminal Code provisions for things like impaired boating are exactly the same as they are for impaired driving.

Mr. Comuzzi: Yes, I understand that, but what about the age of the driver and that type of thing? When you apply to operate a boat and you're on a temporary licensing basis, you've got to have an experienced driver with you for a certain period of time.

Mr. Vollmer: The coast guard is about to launch a series of discussions. In effect, Mr. Taylor is chairing a working group on a national level on boater education and the possibility of minimum standards of proficiency or, in fact, an operator licence. I suspect this will be several months of heated debate. I don't think I can give you an answer right now.

[Translation]

Vous avez parlé de la TPS que vous versez, mais cet argent doit être versé dans les recettes générales. Pour ce qui est du carburant consommé par les plaisanciers et la possibilité d'établir un système quelconque, vous dites que votre organisme est prêt à payer sa part du coût des services de la Garde côtière qui sont maintenant offerts aux plaisanciers.

M. Vollmer: Oui.

M. Comuzzi: Relativement à ces autres services, je voudrais établir une comparaison, ce qui est peut-être injuste, avec l'assurance tous risques. Vous devez maintenant acheter une licence pour votre navire et cela comprend l'assurance contre les dommages que pourraient causer certains plaisanciers.

Je sais que certains navires sont assurés. Pensez-vous qu'on pourrait se servir de cette assurance pour aider à recouvrer les coûts des opérations de recherche et de sauvetage pour l'industrie de la navigation de plaisance et les plaisanciers?

Il me semble qu'on pourrait avoir un système comme l'assurance-automobile pour les cas où un plaisancier imprudent oblige la Garde côtière à lancer une opération de recherche et de sauvetage. . . Lorsque ces coûts sont dus à la négligence de plaisanciers, on devrait pouvoir les recouvrer grâce à leur assurance.

M. Vollmer: La Garde côtière a pour politique de faire payer les plaisanciers pour l'aide demandée lorsqu'il n'y a pas de danger de mort et nous avons toujours appuyé cette politique. Nous sommes tout à fait d'accord pour faire payer un plaisancier qui aurait l'imprudence de tomber en panne sèche et de devoir faire venir la Garde côtière pour lui apporter de l'essence.

À mon avis, lorsqu'il s'agit d'opération de sauvetage à cause d'un accident qui n'a pas été causé par la négligence et où des vies sont en danger, il faudrait. . .

M. Comuzzi: Seulement lorsqu'il y a négligence.

M. Vollmer: Nous serions entièrement d'accord pour discuter d'un tel système lorsqu'il y a négligence.

M. Comuzzi: Dans la même optique, si vous fournissiez une assurance tous risques à tous les plaisanciers, est-ce que les assureurs imposeraient des restrictions pour dire qui peut utiliser une embarcation, en fixant par exemple une limite d'âge. . . Il y a des gens qui se servent d'embarcations et qui ne pourraient pas obtenir de permis de conduire ou qui ont déjà conduit un véhicule en état d'ébriété, etc. Est-ce que les mêmes critères de responsabilité devraient s'appliquer aux plaisanciers?

M. Vollmer: Les dispositions du Code criminel sont exactement les mêmes pour ce qui est de la conduite en état d'ébriété, qu'il s'agisse d'un bateau ou d'une automobile.

M. Comuzzi: Oui, je sais, mais que dire de l'âge exigé pour le permis de conduire et le reste? Quand quelqu'un demande un permis et obtient un permis temporaire, pendant une certaine période, il doit toujours avoir à ses côtés un conducteur d'expérience.

M. Vollmer: La Garde côtière est sur le point de lancer une série de discussions et M. Taylor présidera un groupe de travail national qui se penchera sur l'éducation des plaisanciers et la possibilité d'imposer des normes de compétence minimales ou même d'obliger les plus anciens à obtenir un permis. J'imagine que cela donnera lieu à plusieurs mois de débat animé. Je ne peux pas vraiment vous répondre immédiatement.

[Texte]

Mr. Comuzzi: Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for your submission and answering our questions today. By way of comment, we've now heard at least a couple of times the idea that the federal government not relinquish control to the provinces on this issue.

I suppose I'm reminded of when the federal government gave up trucking, for example—back in 1956, I think—and apparently everything just became such a hodge-podge of regulations and interprovincial problems, etc., it took the federal government another 20 years just to put it all back together again. This is a good suggestion you've made to us and it will be considered by this committee. Thank you very much, gentlemen.

Mr. Taylor: Thank you.

The Chairman: Colleagues, our last presenter today is from the Canadian Merchant Service Guild and the Canadian Marine Pilots' Association. We invite them to join us at the table. I see we're outnumbered—as long as we're not outgunned.

Gentlemen, welcome. Thank you for coming before our committee. If you'd like to introduce yourselves and begin your submission, we hope it won't take more than fifteen minutes so we have time to ask questions. Thank you, gentlemen.

Captain Maury Sjoquist (President, Canadian Merchant Service Guild): Thank you, Mr. Chairman. I don't know if it's the greatest thing in the world to be coming last. It's getting late and I can understand you gentlemen are getting tired. We would like to make our presentation and I'll introduce myself.

I'm Maury Sjoquist, national president of the Canadian Merchant Service Guild. Captain Andrew Rae is an Atlantic pilot and our technology expert. Captain Michel Pouliot is president of the Canadian Marine Pilots' Association. Captain Pouliot is also President of the International Maritime Pilots Association, as well as being an active pilot and President of the Lower St. Lawrence River Pilots Corporation.

● 1935

We also have with us Lawrence Dempsey, national secretary of the guild, whose career at sea was as a deck officer in the Great Lakes Seaway fleet.

We would like to thank the committee for this opportunity to appear and present our brief on marine pilotage.

My organization is in just about every aspect of the marine sector, but today we've chosen to stick to a presentation on pilotage.

The guild represents the vast majority of masters, mates, engineers and marine pilots in Canada, comprising some 5,000 members, most of them covered by an excess of 40 collective agreements. These collective agreements include a national agreement covering ships officers employed by 4 federal government departments, one of which is the Canadian Coast Guard.

[Traduction]

M. Comuzzi: Merci beaucoup.

Le président: Messieurs, je vous remercie beaucoup de votre exposé et de vos réponses à nos questions. Soit dit en passant, cela fait maintenant quelques fois qu'on nous dit que le gouvernement fédéral ne doit pas céder ses pouvoirs dans ce domaine aux provinces.

Cela me fait penser à ce qui est arrivé quand le gouvernement fédéral a cédé sa compétence relativement au transport routier, en 1956, je pense, et qu'on a commencé à avoir un méli-mélo de règlements et de problèmes interprovinciaux. Il a fallu 20 ans au gouvernement fédéral pour remettre de l'ordre dans tout cela. Vous nous avez fait une très bonne proposition et nous en tiendrons compte. Merci beaucoup, messieurs.

M. Taylor: Merci.

Le président: Chers collègues, nos derniers témoins aujourd'hui représentent la Guilde de la marine marchande du Canada et l'Association des pilotes maritimes du Canada. Nous les invitons à s'avancer. Je vois que vous êtes plus nombreux que nous, mais peu importe tant que vous n'êtes pas mieux armés.

Bienvenue, messieurs. Je vous remercie d'être venus. Je vous prie de vous présenter et de commencer votre exposé, mais j'espère que cela ne prendra pas plus de 15 minutes parce que nous voulons avoir le temps de vous poser des questions. Merci, messieurs.

Capitaine Maury Sjoquist (président, Guilde de la marine marchande du Canada): Merci, monsieur le président. Je ne sais pas vraiment si c'est une bonne chose d'être les derniers. Il se fait tard et je sais que vous commencez à être fatigués. Je vais d'abord me présenter et ensuite nous allons faire notre exposé.

Je suis Maury Sjoquist, président national de la Guilde de la marine marchande du Canada. Le capitaine Andrew Rae est un pilote de l'Atlantique et c'est notre expert en technologie. Le capitaine Michel Pouliot est président de l'Association des pilotes maritimes du Canada. Le capitaine Pouliot est aussi président de l'International Maritime Pilots Association et il est aussi pilote et président de la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent.

Nous sommes aussi accompagnés de Lawrence Dempsey, secrétaire national de la Guilde, qui a été officier de pont dans la flottille des Grands Lacs et de la Voie maritime.

Nous remercions le Comité de nous avoir permis de témoigner et de présenter notre mémoire sur le pilotage maritime.

Les membres de mon organisme travaillent dans presque tous les secteurs des opérations maritimes, mais nous avons décidé aujourd'hui de nous en tenir à un exposé sur le pilotage.

La Guilde représente la grande majorité des capitaines, seconds, mécaniciens et pilotes maritimes du Canada, soit quelque 5 000 membres, dont la plupart sont visés par plus de 40 conventions collectives. Ces conventions collectives comprennent une convention nationale visant les officiers des navires employés par quatre ministères du gouvernement fédéral, dont l'un est la Garde côtière canadienne.

[Text]

The Canadian Marine Pilots' Association represents a majority of pilots in Canada, namely, all the pilots of the Atlantic Pilotage Authority, the pilots of the Port of Montreal and the lower St. Lawrence River within the Laurentian Pilotage Authority, the pilots of District 1 of the Cornwall and Lake Ontario district within the Great Lakes Pilotage Authority and all the pilots within the Pacific Pilotage Authority.

The total membership is approximately 300. All Canadian Marine Pilots' Association members are members of the Canadian Merchant Service Guild as well.

A feature of the Pilotage Act is a decentralization of administration, operational functions and regulatory powers. This decentralization established four regional pilotage authorities each of which is a crown corporation under the Financial Administration Act.

This concept was considered to best meet the essential requirements of navigational safety taking into account regional differences such as the waterways concerned, the nature of the traffic and the very geographical and climatic conditions.

There is a special provision in the act allowing a majority of licensed pilots in a region or any port thereof to elect to be employees of the pilotage authority, or incorporate and contract their services, including the training of apprentice pilots, to that authority. Where such a contract exists the authorities shall not employ pilots or apprentice pilots in the district concerned.

Within this structure three groups—the B.C. Coast Pilots Corporation, the Mid-St. Lawrence Pilots Corporation and the Lower St. Lawrence River Pilots—are entrepreneur pilots who contract their services. All other pilot groups within the four pilotage authorities, which include all pilots in the Great Lakes and Atlantic Pilotage Authorities, are employee pilots.

The inability of all four pilotage authorities to be self-sustaining financially is an obvious concern to the government. We agree that every effort must be made to establish the financial self-sufficiency of each authority.

We submit that this is under way despite the administrative obstacles before an authority and establishing tariffs to ensure self-sufficiency.

Interminable delays in the National Transportation Agency investigations and hearings inherent in the tariff approval process have greatly contributed to the deficits of pilotage authorities.

[Translation]

L'Association des pilotes maritimes du Canada représente la majorité des pilotes du Canada, en l'occurrence tous les pilotes de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, ceux du port de Montréal et ceux du Bas Saint-Laurent qui font partie de l'Administration de pilotage des Laurentides, les pilotes du district 1 du district de Cornwall et du lac Ontario, qui font partie de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, et tous les pilotes de l'Administration de pilotage du Pacifique.

L'Association compte environ 300 membres qui font tous partie de la Guilde de la marine marchande du Canada.

Une des caractéristiques de la Loi sur le pilotage est le fait qu'elle sanctionne la décentralisation des fonctions administratives et opérationnelles, ainsi que les pouvoirs en matière de réglementation. Le résultat de cette décentralisation a été l'établissement de quatre administrations de pilotage régionales, ayant toutes le statut de société d'État en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques.

On a jugé que cette structure était celle qui répondait le mieux aux exigences essentielles en matière de sécurité de la navigation, compte tenu des différences régionales, par exemple, les voies navigables concernées, la nature du trafic maritime, ainsi que la variété des conditions géographiques et climatiques.

La loi renferme une disposition spéciale donnant à la majorité des pilotes brevetés d'une région ou d'une partie de cette région la possibilité de choisir entre devenir membre du personnel de l'Administration de pilotage et se constituer en société et offrir leurs services à cette administration dans le cadre d'un engagement contractuel, y compris en ce qui concerne la formation d'apprentis-pilotes. Dans le cas où un tel contrat a été signé, l'Administration ne peut engager à titre d'employé ni pilote ni apprenti-pilote dans la région en cause.

Au sein de la structure que forment les quatre administrations de pilotage, trois groupes, la B.C. Coast Pilots Corporation, la Mid St. Lawrence Pilots Corporation et la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent, rassemblent des pilotes entrepreneurs qui travaillent à contrat. Tous les autres groupes de pilotes, y compris ceux qui travaillent dans la région des Grands Lacs et pour les administrations de pilotage de l'Atlantique, sont employés par les quatre administrations.

L'incapacité des quatre administrations de pilotage à parvenir à l'autonomie financière préoccupe naturellement le gouvernement. Nous reconnaissons que tout doit être fait pour que chaque administration puisse s'autofinancer.

À notre avis, c'est un processus qui est déjà en cours en dépit des obstacles administratifs auxquels fait face une administration quand elle cherche à établir des tarifs qui assureraient son autofinancement.

Les interminables délais dus aux enquêtes et aux audiences de l'Office national des transports, qui font partie du processus d'approbation des tarifs, ont énormément contribué au déficit des administrations de pilotage.

[Texte]

The Canadian Shipowners Association has contributed considerably to the delays in the process through systematic objections to the National Transportation Agency. For industry and ports to routinely object to piloting tariff increases has been very much to the financial disadvantage of the authorities and subsequently the government treasury.

The implementation of these tariff increases, regardless of merit, is unnecessarily delayed until approved by the National Transportation Agency. This leaves the authority in the untenable position of always running in the red from six months to a year and their projected but lost revenues can never be recouped.

Notwithstanding the tariff process problems, there are encouraging signs for all authorities to move towards the black in their ledgers.

The cyclical nature of pilotage in Canada, particularly in the east, is a major factor often defeating the budgeting aim of an authority.

During the past year the Pacific and Great Lakes Pilotage Authorities were in the black. The Atlantic Pilotage Authority and the Great Lakes Pilotage Authority have had mixed success over the years achieving self-sufficiency in some areas and requiring relatively small appropriations in others.

The Laurentian Pilotage Authority, on which focus has been placed for requiring subsidies, is making strides towards self-sufficiency despite the harassment and unwillingness of the Canadian Shipowners Association to cooperate.

Without wanting to minimize the past subsidization by government we maintain that it was money well spent when you consider the safety record of Canadian pilotage.

[Traduction]

L'Association des armateurs canadiens, qui présente systématiquement des objections à l'Office national des transports, est en grande partie responsable de ce retard. Il s'est avéré très désavantageux financièrement pour les administrations, et donc pour le Trésor, que l'industrie et les ports s'opposent régulièrement à l'augmentation des tarifs.

Leur mise en oeuvre, indépendamment de leur mérite, s'en trouve inutilement retardée, jusqu'à leur approbation par l'Office national des transports. Cela place les administrations dans une position intenable: être déficitaire pendant six mois ou un an et ne pouvoir récupérer des revenus qui étaient prévus, mais qui ne se sont jamais matérialisés.

Indépendamment des problèmes relatifs à l'établissement des tarifs, on constate des signes encourageants montrant que toutes les administrations peuvent assainir leur situation financière.

La nature cyclique du pilotage au Canada, notamment dans l'Est, est un facteur important de l'incapacité des administrations d'atteindre leurs objectifs budgétaires.

Au cours de l'année écoulée, les administrations de pilotage du Pacifique et des Grands Lacs ont enregistré des excédents financiers. L'Administration de pilotage de l'Atlantique et celle des Grands Lacs ont connu des résultats mitigés par le passé et sont parvenues à s'autofinancer certaines années, alors que d'autres, il leur a fallu obtenir des crédits parlementaires relativement modestes pour boucler leur budget.

L'Administration de pilotage des Laurentides progresse vers l'autofinancement malgré le harcèlement et la mauvaise volonté dont fait preuve à son endroit l'Association des armateurs canadiens.

Sans vouloir minimiser les subventions versées dans le passé par le gouvernement, nous soutenons que c'était de l'argent bien placé si l'on en juge par les résultats obtenus par le pilotage canadien en matière de sécurité.

● 1940

It must be recognized that the cumulative pilotage rate increases for the four pilotage authorities have generally been in line with the consumer price index. Relative to studies that provide a comparative analysis of pilotage tariffs on the east coast of North America, Canadian pilotage charges, particularly in the case of the Laurentian Pilotage Authority, show a very favourable cost comparison to the U.S. ports and pilotage administrations. Similar statistics are shown in comparisons between west coast U.S. and Canadian pilotage charges.

We have often heard the word "monopoly" being used by those whose ignorance is legendary as to the Pilotage Act and its impact on safety. Exclusivity of service and compulsory pilotage are essential ingredients for safety for many reasons.

At the outset, it can be stated that the removal of choice protects the unknowing Canadian public from those who are incompetent yet do not know it. Who has not, in their years at sea, heard or understood what every master has heard sometime

Il faut reconnaître que les augmentations successives des droits de pilotage des quatre administrations de pilotage ont généralement été du même ordre que la progression de l'indice des prix à la consommation. D'après les études qui fournissent une analyse comparée des droits de pilotage sur la côte Est de l'Amérique du Nord, les droits de pilotage canadiens, notamment ceux de l'Administration de pilotage des Laurentides, se comparent favorablement aux coûts des administrations de pilotage et des administrations portuaires américaines. On peut faire des constatations similaires quand on compare les droits de pilotage canadiens aux droits américains pratiqués sur la côte Ouest.

Nous avons souvent entendu le mot «monopole» dans la bouche de ceux dont l'ignorance de la Loi sur le pilotage et de son incidence sur la sécurité est devenue légendaire. L'exclusivité des services et le caractère obligatoire du pilotage sont des ingrédients essentiels de la sécurité pour de nombreuses raisons.

Il faut dire tout d'abord que l'absence de choix protège le public canadien contre les agissements de personnes qui sont incompetentes, mais qui ne s'en rendent pas compte. Qui n'a pas entendu ou compris à demi-mot au cours des années passées

[Text]

in his career: "If you can't or do not want to do it, captain, we can find plenty who will"? The pilot, by his independence from the shipowner, can stop or refuse an unsafe operation because he can be neither intimidated nor influenced by a short-term imperative.

The standards of performance of Canadian pilots are dictated by the Canadian Pilotage Act and its regulations, as administered by the four pilotage authorities. The compulsory pilot, not being employed by the shipowner, is really the only person the state can fully control to ensure that national standards of seamanship, as well as the means of protecting the environment, are their main goals.

A pilot sees a vessel in operation and can often identify a dangerously defective ship, whereas a non-compulsory pilot would hesitate for fear of losing a customer should he make an official report. Compulsory pilotage produces well-practised pilots, which thereby improves port and waterway safety and efficiency. How could a competing pilot, summoned only in difficult conditions, become instantaneously competent and well-practised?

The exclusive pilotage area provides the necessary resources to offer the first-class infrastructures necessary for safety operations such as pilot boats and dispatching, as well as continuous training and updating by the pilots themselves.

However, despite the requirement for compulsory pilotage, the shipowners can exercise the option provided for by the act, which gives Canadian officers the possibility of obtaining a pilotage certificate and thus an exemption from compulsory pilotage. This certainly is not the makings of a monopoly. Moreover, since the Pilotage Act was proclaimed almost 25 years ago, pilotage dues increased as per the cost of living, certainly not the result of someone taking advantage of a monopoly.

Very recently, the attempt to introduce competition to avoid the negative aspects of an exclusive service has brought pilotage in the state of Alaska to the brink of total chaos. In a report on the situation by Mr. Brad Pierce, a senior policy analyst for the State of Alaska's Office of Management and Budget, states:

competition has severely compromised the Board's ability to maintain high professional standards. Virtually every trainee who has failed an examination or has been given an unfavourable rating on ship handling, has mounted a legal challenge.

General deregulation would subordinate the safety concerns of the public to the economic interests of pilots and shippers, creating a recipe for disaster.

It should be remembered that pilotage in Prince William Sound has been reduced and that the captain of the *Exxon Valdez* was doing his own pilotage when the accident occurred in an area that had been declared non-compulsory. Needless to

[Translation]

en mer ce que tout capitaine s'est fait dire au moins une fois dans sa carrière: «Si vous ne voulez pas ou si vous ne pouvez pas le faire, capitaine, il y en a bien d'autres qui le feront.» Le pilote n'ayant aucun lien de dépendance vis-à-vis de l'armateur peut arrêter une manœuvre ou refuser de la faire parce qu'il ne peut être influencé par des impératifs à court terme.

La performance des pilotes canadiens correspond aux normes stipulées dans la Loi sur le pilotage et ses règlements administrés par les quatre administrations de pilotage. Le pilote dont la présence à bord est obligatoire n'est pas employé par un armateur et c'est en vérité la seule personne sur qui les pouvoirs publics peuvent exercer un certain contrôle afin de s'assurer que leurs objectifs premiers sont le respect des normes nationales de navigation ainsi que la protection de l'environnement.

Ce type de pilote voit comment fonctionne un navire et peut souvent constater des insuffisances potentiellement dangereuses, alors qu'un pilote dont la présence à bord n'est pas obligatoire pourrait hésiter à faire un rapport officiel par peur de perdre un client. Le pilotage obligatoire produit des pilotes bien entraînés et améliore donc la sécurité et l'efficacité des ports et des voies navigables. Comment peut-on imaginer qu'un pilote fonctionnant dans un milieu concurrentiel et appelé à intervenir uniquement dans des situations difficiles pourrait être instantanément compétent et bien entraîné?

Le caractère exclusif du pilotage garantit les infrastructures de première classe qui sont nécessaires à des opérations sécuritaires, par exemple, les bateaux-pilotes, les services de répartition ainsi que la formation continue des pilotes et la mise à jour de leurs connaissances.

Par ailleurs, malgré le pilotage obligatoire, il faut souligner que les armateurs ont une autre option aux termes de la loi étant donné que les officiers canadiens ont la possibilité d'obtenir un certificat de pilotage et, par conséquent, être dispensés d'avoir recours aux services d'un pilote. Ce n'est certainement pas le genre de disposition qui s'applique généralement à un monopole. En outre, depuis l'adoption de la Loi sur le pilotage, il y a près de 25 ans, l'augmentation des droits de pilotage a suivi celle du coût de la vie, ce qui n'est certainement pas le genre de profit que réalise un monopole.

Très récemment, l'Alaska a essayé de neutraliser le côté négatif de l'exclusivité en permettant à la concurrence de s'exercer dans le secteur du pilotage. La situation chaotique que cela a entraînée est décrite dans un rapport de M. Brad Pierce, analyste principal en matière de politiques auprès de l'*Office of Management and Budget* de l'État de l'Alaska, de la façon suivante:

La concurrence a sérieusement compromis l'autorité du Conseil en ce qui a trait au maintien de normes professionnelles élevées. Pratiquement tous les stagiaires qui n'ont pas réussi un examen ou qui ont été mal notés sur la façon dont ils conduisent un navire, ont décidé d'engager des poursuites.

Une déréglementation générale ferait passer les intérêts économiques des pilotes et des armateurs avant la sécurité du public, et c'est ouvrir la porte aux catastrophes.

Rappelons que lors de l'accident de l'*Exxon Valdez*, le pilotage dans la Baie du Prince William avait été limité et que c'est le capitaine du navire qui pilotait dans un secteur où le pilotage avait été déclaré non obligatoire. Il va sans dire que

[Texte]

say, the area has once again become compulsory, and in addition the ship must be under the conduct of a licensed pilot who is not a member of the complement of the ship. How much would Exxon now pay in retrospect for a compulsory pilot to have boarded the *Exxon Valdez*?

The requirement for pilot certificates has been a serious point of contention by the Canadian Shipowners Association since the inception of the Pilotage Act. The fact is that it is a point of contention mainly in the Laurentian region.

The regulations of each authority must adhere to the requirements of the Pilotage Act. The regulations of all four pilotage authorities stipulate, with the exception of local ferries and tugs, that all vessels over designated tonnage require that the conduct of the vessel be by a licensed pilot or a pilotage certificate holder.

Because of the nature of shipping traffic in the Pacific region, in that ships over 10,000 gross tonnes are all foreign ships, there has never been an application for a pilotage certificate. Similarly, in the Atlantic region, where the majority of shipping is foreign flag, there are in issuance 35 certificates.

• 1945

The single authority in which pilot certificates are waived on Canadian ships of any tonnage is in the Great Lakes region. This system has evolved from a grandfathering of incumbent masters and mates at the time of the Pilotage Act to a blanket exemption permitted based on a master or mate making a required number of wages through the region, which is 10 one-way trips in the preceding three years.

The Canadian Marine Pilots' Association has pressured the authorities since the enactment of the Pilotage Act to correct this provision of the Great Lakes regulations to no avail. Consequently, Canadian ships have in fact continued with, in effect, a blanket exemption from the provisions of the act.

The authority did try unsuccessfully to make amendments to their regulations requiring more stringent requirements in 1988. Subsequently, in 1989, the Minister of Transport did appoint a commission of inquiry to deal with the proposed amendments to the Great Lakes pilotage regulations.

The commissioner of the inquiry was Madame Johanne Gauthier. After an extensive investigation, she made several recommendations to strengthen the validation process, such as, increasing the number of trips required, which is currently 10 to 15 one-way trips; providing proof by requiring a sworn statement and documentation; and requiring pilotage certificates on tankers, which was also recommended by the Brander-Smith inquiry. All of these recommendations were denounced by the shipping industry. Subsequently, none of the recommendations has been acted upon.

[Traduction]

c'est à nouveau un secteur où le pilotage est obligatoire et, qu'en outre, les navires doivent être sous la conduite d'un pilote breveté qui ne fait pas partie de l'effectif du navire. Aujourd'hui, la compagnie Exxon donnerait cher pour avoir fait monter à bord de l'*Exxon Valdez* un pilote dont la présence aurait été obligatoire.

Les exigences en matière de certificats de pilotage ont été contestées par l'Association des armateurs canadiens depuis l'adoption de la Loi sur le pilotage. De fait, ces objections concernent principalement la région des Laurentides.

Les règlements généraux établis par chaque administration doivent correspondre aux dispositions de la Loi sur le pilotage. Les règlements généraux adoptés par les quatre administrations de pilotage stipulent qu'à l'exception des traversiers et des remorqueurs locaux, tous les navires dont la jauge est supérieure à un certain tonnage doivent être conduits par un pilote breveté ou par une personne qui détient un certificat de pilotage.

Étant donné la nature de la circulation maritime dans la région du Pacifique, et le fait que les navires dont le tonnage dépasse 10 000 tonnes brutes battent tous pavillon étranger, aucune demande de certificat de pilotage n'a été déposée. Parallèlement, dans la région atlantique, où la plupart des navires battent pavillon étranger, on a émis 35 certificats.

La seule administration qui dispense des navires canadiens, quel que soit leur tonnage, de l'obligation d'obtenir un certificat de pilotage est celle qui est responsable de la région des Grands Lacs. Cette situation vient du fait que l'on a voulu protéger les droits des capitaines et seconds capitaines en exercice à l'époque où la Loi sur le pilotage a été adoptée, si bien qu'ils bénéficient d'une dérogation générale et qu'ils sont uniquement tenus de faire un certain nombre de voyages dans la région, soit 10 voyages aller au cours des trois années précédentes.

Depuis l'adoption de la Loi sur le pilotage, l'Association des pilotes maritimes du Canada a exercé des pressions sur l'administration afin de faire modifier cette disposition des règlements généraux s'appliquant dans la région des Grands Lacs, mais sans succès. Par conséquent, les navires canadiens continuent de fait de bénéficier d'une dérogation générale vis-à-vis des dispositions de la loi.

En 1988, l'administration a essayé, sans succès, de modifier ces règlements pour les rendre plus stricts. Par la suite, en 1989, le ministre des Transports a établi une commission d'enquête chargée d'examiner les modifications proposées aux règlements de l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

La Commission était présidée par Mme Johanne Gauthier qui, après une enquête approfondie, a formulé plusieurs recommandations destinées à consolider le processus de validation; par exemple: Faire passer le nombre de voyages requis de 10 à 15; obliger les intéressés à fournir des preuves sous forme d'une déclaration sous serment et de documents à l'appui; et contraindre les pétroliers à avoir à bord le titulaire d'un certificat de pilotage, comme l'avait également recommandé la Commission d'enquête Brander-Smith. Toutes ces recommandations ont été rejetées par l'industrie du transport maritime; aucune n'a, par conséquent, été suivie d'effet.

[Text]

As far as American ships navigating in the Great Lakes region, there is a reciprocal agreement with the U.S. recognizing the qualifications of their respective fleet officers. It must be pointed out that insofar as the validation of the necessary level of local knowledge to pilot, without the requirement for Canadians to hold pilot certificates, it is rather one-sided.

It is interesting to note that even the more stringent requirements for vessels operating in the Great Lakes for the U.S. have been recently criticized in a study by the U.S. National Research Council as not being sufficient. They recommended a pilotage system similar to the national Canadian system.

As referred to previously, opposition to pilot certificates is entirely from the Canadian Shipowners Association and operators of Canadian cargo ships in the Laurentian region. The Laurentian Pilotage Authority's regulations, in accordance with the act, require their vessels to be conducted either by a licensed pilot or a holder of a pilotage certificate. There have been only 18 applicants for certificates of which only 6 were successful in passing the exam.

It must be noted that all of the applications referred to came after 1987. For the previous fifteen years under the act, no Canadian ship officer applied for a pilotage certificate.

It would seem that the reason for this anomaly was a systematic boycott in protest of the legislation by the Canadian Shipowners Association. They claim bias due to pilot domination of the examination board, and they criticized the examination. They also claimed dissatisfaction with the process and complained about the contents, as well as the conduct, of the examinations. This is notwithstanding the fact that an independent observer sat on all the examinations and reported that they were fair and without reproach.

Those in the Canadian Shipowners Association were vocal to the point at which they refused to pay their pilotage fees unless a further watering down of the process was accepted by the Laurentian Pilotage Authority.

In response to these allegations and actions, a number of changes to the process were made in March 1992, which included the replacement of one of the authority's two representatives by a coast guard examiner of masters and mates. The full transcript by an official stenographer of the oral exam. . . The oral exam of the rules of the road was converted to a written exam with the participation of the coast guard examiner in the preparation of exams.

[Translation]

En ce qui concerne les navires américains qui naviguent dans la région des Grands Lacs, il existe un accord de réciprocité entre le Canada et les États-Unis reconnaissant les qualifications professionnelles de leurs officiers respectifs. Il faut souligner que, les Canadiens n'étant pas obligés de détenir un certificat de pilotage, la validation des connaissances du milieu local requises pour conduire un navire n'est pas aussi stricte de part et d'autre.

Il est intéressant de noter que le Conseil national de la recherche américain a récemment publié une étude où il déclare insuffisantes les exigences les plus strictes en matière de pilotage appliquées aux États-Unis, et recommande un système comparable à celui qui est en usage au Canada.

Comme on l'a mentionné précédemment, l'opposition aux certificats de pilotage vient uniquement de l'Association des armateurs canadiens et des exploitants de cargos canadiens dans la région des Laurentides. Les règlements généraux de l'Administration de pilotage des Laurentides, conformément à la loi, stipulent que leurs navires doivent être conduits soit par un pilote breveté, soit par le titulaire d'un certificat de pilotage. Sur 18 demandes de certificats, six candidats seulement ont réussi l'examen.

Il faut noter que toutes ces demandes ont été faites après 1987. Au cours des 15 premières années d'application de la loi, aucun officier servant sur un navire canadien n'a demandé à obtenir un certificat de pilotage.

Il semble que la raison de cette bizarrerie soit le boycottage systématique organisé par l'Association des armateurs canadiens pour protester contre l'adoption de la loi. À l'époque, l'association critiquait l'examen en prétendant que la Commission d'examen était dominée par les pilotes et n'était donc pas impartiale. Elle se déclarait également insatisfaite du processus et se plaignait du contenu des examens, ainsi que de la manière dont ils étaient administrés, alors même qu'un observateur indépendant qui assistait à tous les examens en certifiait l'impartialité et déclarait qu'ils étaient justes et qu'ils ne pouvaient faire l'objet d'aucune critique.

L'Association des armateurs canadiens est devenue si militante sur ce point que ses membres ont refusé de payer leurs droits de pilotage à moins que l'Administration de pilotage des Laurentides n'accepte de mettre en place un processus moins strict.

En réaction à ces accusations et aux pressions exercées par l'association, un certain nombre de modifications furent apportées au processus en mars 1992: Par exemple, un des deux représentants de l'Administration a été remplacé par un examinateur des capitaines et seconds capitaines délégué par la Garde côtière, un sténographe officiel a été chargé de fournir une transcription complète de l'examen oral. . . Les examens oraux portant sur les règles de route sont devenus un examen écrit et l'examineur de la Garde côtière a participé à la préparation des examens.

[Texte]

Further to this, another impartial feature was added whereby a Canadian Shipowners Association pilot certificate holder, who is recommended by the Canadian Shipowners Association, would be present as an observer during all oral examinations, have access to all material related to written examinations, and would report to the chairman who would, upon request, provide a copy to the Canadian Shipowners Association.

Since the process has been in place with the agreement of the Canadian Shipowners Association, not one instance of improper conduct on the part of the board of examiners has been reported by the observer. In fact, this is consistent with the conduct of examinations over the last 25 years. Incredibly, the Canadian Shipowners Association is at it again by complaining about the examination process before this committee.

If credibility is a fact in the evaluation of Canada's safety network, this committee should look very closely at the actions of the Canadian Shipowners Association with regard to their true commitment to safety and the protection of the environment, particularly in the Laurentian region.

[Traduction]

En outre, on a pris une autre disposition pour assurer l'impartialité de l'examen: Il fut convenu que l'Association des armateurs canadiens déléguerait un de ses membres détenant un certificat de pilotage en tant qu'observateur pendant tous les examens oraux, que cette personne aurait accès à tous les documents afférents aux examens écrits et enfin, que le président de la Commission d'examen fournirait, sur demande, une copie de tous les documents requis par l'Association des armateurs canadiens.

Depuis que ce processus a été mis en place en accord avec l'Association des armateurs canadiens, l'observateur n'a pu relever aucune irrégularité dans la procédure suivie à la Commission d'examen. De fait, cette conclusion s'applique aussi bien aux examens organisés au cours des 25 dernières années. Toutefois, aussi incroyable que cela puisse paraître, les armateurs se plaignent à nouveau de la procédure d'examen devant ce comité.

Si la crédibilité est un facteur qui entre en compte dans l'évaluation du système de sécurité en vigueur au Canada, le Comité devrait examiner de près l'action menée par l'Association des armateurs canadiens et se demander si cela reflète un véritable engagement à assurer la sécurité et la protection de l'environnement, notamment dans la région des Laurentides.

• 1950

Despite the foregoing, there is no evidence that the Canadian Shipowners Association has relented in its opposition to the requirement for pilotage certificates, as their obvious goal is the outright exemption of their vessels without any validation of the local knowledge of the bridge personnel who have conduct of their ships.

The advent of electronic charts and DGPS will certainly be an improvement in the aids to navigation available to the mariner. Although relatively few ships now have some types of ECDIS on board, it will no doubt be an additional safety tool in the hands of knowledgeable mariners. As when radar gyrocompasses and ARPA became part of the bridge equipment, it has enabled the professional mariner to perform efficiently and safely in reduced visibility and narrow and difficult waters with larger and larger vessels.

The same process will apply to ECDIS, which allows, by its great precision, more efficient and safer use of our waters in all weather and with even larger vessels. For these aids to navigation to be effective, they must be in the hands of well trained, experienced mariners with the necessary and proven local knowledge. As was expressed by an experienced mariner recently, the current philosophy seems to be throw enough technology at the problem and the problem will go away.

En dépit de ce qui précède, rien ne permet de conclure que l'Association des armateurs canadiens ne va plus chercher à faire opposition aux exigences concernant les certificats de pilotage. Il est évident, en effet, que son objectif est de faire bénéficier ses navires d'une exonération complète et de dispenser le personnel qui est chargé de les conduire de l'obligation de faire valider leur connaissance des lieux.

L'introduction des cartes électroniques et du DGPS représentera certainement une amélioration des aides à la navigation dont disposent des navigateurs. Bien que relativement peu de navires possèdent actuellement à bord un type de système électronique de visualisation des cartes marines (SEVCM), le système deviendra sans aucun doute un dispositif supplémentaire de sécurité aux mains de navigateurs qualifiés. Quand les compas gyroscopiques assistés par radar et l'aide radar au pointage automatique (ARPA) se sont ajoutés à l'équipement du pont, cela a permis aux navigateurs professionnels de manoeuvrer efficacement et sans danger des navires de dimensions de plus en plus grandes dans des passages étroits et difficiles en situation de visibilité réduite.

Cela sera aussi le cas avec le SEVCM qui permettra, grâce à sa grande précision, une utilisation plus efficace et plus sécuritaire des eaux canadiennes par tous les temps, et par des navires encore plus grands. Pour que ces aides à la navigation soient efficaces, elles doivent être confiées à des navigateurs bien exercés et expérimentés qui peuvent démontrer qu'ils possèdent la connaissance nécessaire des lieux. Comme l'a dit récemment un navigateur expérimenté, on semble croire à l'heure actuelle qu'en recourant massivement à la technologie pour régler un problème, celui-ci disparaîtra.

[Text]

The comparisons with an airliner, which can move left, right, up or down instantaneously and has the possibility of drifting somewhat from a designated track without strict consequences and, further, possesses precise directional and braking possibilities when on the ground, make for as great a difference from a ship as night and day.

The ship, with only simple directional possibilities right or left being affected by both water and air and with little or no controlled braking possibilities, makes the blind application of sophisticated technology of little value unless in the hands of experts. Ships, in many instances, cannot drift many metres beside their desired position without running aground.

In regard to DGPS application in ship navigation, there is still reasonable suspicion as to its efficiency and reliability. This has certainly been verified by many of our members employed by Canada Steamship Lines.

Recently an electronic navigation research unit researcher by the name of Andrew Aldridge of John Moores University wrote an interesting note to the magazine *Seaways* entitled *Navigation Technology—An End to Pilotage?* Without my reading the entire text in this brief, his conclusion was:

It is my opinion, therefore, that despite the significant advances in safety that we may achieve through the use of chart display systems, an experienced and alert pilot will remain the most cost-effective way to ensure the safety of a ship in port approaches. For the foreseeable future, we must consider these systems as tools for the mariner rather than as a substitute for experiences.

The maritime community, the citizens of Canada and thus the environment would be better served if the existing rules and regulations were better enforced, if electronics were viewed in their proper perspective as just aids and if more emphasis were placed on ensuring that highly trained, well educated and experienced people are encouraged to continue guiding ships in Canada's ports, in its river and lake systems and along its coasts.

Opposition to the current Canadian pilotage system has been expressed by certain port administrations on a continuous and increasing basis. Implicit to these attacks on pilotage is the notion that pilotage could be operated in a more efficient manner if pilots were employed or controlled by the port authorities.

The fundamental flaw in such proposals is it would be both impractical and impossible in most cases to implement such a system. The premise ignores the fact that the vast majority of pilotage in Canada is from sea to ports and return through the vast system of connecting coastal waters, rivers and seaway.

[Translation]

Les comparaisons qui peuvent être faites avec un avion de ligne, lequel peut se déplacer instantanément de gauche à droite ou de haut en bas, et à la latitude de dévier quelque peu du couloir qui lui a été attribué sans grande conséquence, et qui possède en outre des capacités d'orientation et de freinage précises quand il est au sol, montrent que, par rapport à un navire, c'est le jour et la nuit.

Un navire possède seulement des capacités directionnelles élémentaires, droite ou gauche, influencées à la fois par l'eau et l'air et, pour ce qui est du freinage, n'a que très peu de contrôle, sinon aucun; cela enlève pratiquement tout intérêt à l'utilisation d'une technologie sophistiquée, à moins qu'elle ne soit entre les mains d'experts qui ne l'appliquent pas à l'aveuglette. Le plus souvent, les navires ne peuvent pas dévier de plus de quelques mètres de la position voulue sans s'échouer.

En ce qui concerne l'application du DGPS à la navigation maritime, certains ont encore des doutes fondés quant à son efficacité et sa fiabilité, comme l'ont effectivement constaté un grand nombre de nos membres qui travaillent pour les *Canada Steamship Lines*.

Récemment, Andrew Aldridge, un chercheur du groupe de recherches sur la navigation électronique de l'Université John Moores, a publié un article intéressant dans le magazine *Seaways* intitulé *Technologie de la navigation—La fin du pilotage?*. Je ne lirai pas ici l'article en entier, je me contenterai d'en lire la conclusion que voici:

Par conséquent, je suis d'avis qu'en dépit des progrès importants que l'on peut réaliser dans le domaine de la sécurité grâce au système d'affichage des cartes, avoir recours à un pilote expérimenté et vigilant continuera d'être le moyen le plus rentable d'assurer la sécurité d'un navire aux approches d'un port. Pour l'avenir prévisible, nous devons considérer ces systèmes comme des outils à la disposition des navigateurs qui ne remplacent pas l'expérience.

Les professionnels de la marine, les Canadiens et donc l'environnement seraient mieux servis si les règles et règlements en vigueur étaient mieux appliqués; si les instruments électroniques étaient pris uniquement pour ce qu'ils sont, c'est-à-dire des aides, et si l'on s'efforçait davantage d'encourager le recours à des gens bien entraînés, bien éduqués et expérimentés pour continuer à guider les navires dans les ports, rivières et lacs du Canada, ainsi que le long de ses côtes.

Certaines administrations portuaires ont manifesté leur opposition au système canadien de pilotage d'une manière continue et croissante. Les critiques à l'endroit du pilotage s'appuient aussi implicitement sur l'idée que le pilotage pourrait être assuré de façon plus efficace si les pilotes étaient employés ou contrôlés par ces administrations portuaires.

Le grand défaut de ce genre de proposition est que, dans la plupart des cas, il serait irréaliste et impossible de mettre en place un tel système. Cette argumentation ignore le fait que la grande majorité du pilotage au Canada couvre des trajets entre la haute mer et les ports et à travers le vaste réseau interconnecté des eaux côtières, des fleuves et des voies maritimes.

[Texte]

It would be a jurisdictional quagmire for individual ports to have the responsibility for pilotage, as port jurisdictions are only in very limited waters in and around their harbour areas. The closest to being applicable could be the Atlantic region, but it's still not practical, as it would leave a large void of pilotage in Newfoundland and Cape Breton coastal waters.

Additionally, such a scheme would mean a breakdown of the regional application of regulations and licensing and safety standards mandated by the present act into an array of administrations and standards set by parochial local interests.

The clear fact is if all ports would face the reality that highly skilled pilots are their best assurance of maximum safety and pollution prevention while ships are navigating in their waters, they could concentrate on addressing their perceived problems with pilotage within the present structure.

We reiterate that safety should be the paramount concern. Only after assuring safety should economic efficiency be considered with the system.

• 1955

Without wanting to overburden the committee as to the role played by pilotage in the development of Canadian ports and waterways, it would nonetheless be only fair that before attempting to change an institution that has served Canada well, greater thought be given to improving the present structure rather than dismantling it.

The safety record of pilotage did not happen by accident. The decentralizing of the administration of pilotage, as provided by the Pilotage Act, has allowed the four regional authorities the necessary autonomy to meet the varying demands of safety in each region. By the very nature and size of Canada, it would be impractical at best and probably impossible to attempt having operational-related regulations applicable to all regions.

Certainly this would not be in the interests of safety and protection of the environment. The very structure of the Pilotage Act—allowing for general pilotage regulations and ensuring that the experience and competence of pilots are at the level required by the regional regulations tailored to the geography of our country—is the cornerstone for safety in Canadian pilotage waters.

Yes, we wish to maintain the status quo but not because we are resistant to change, reluctant to accept technology or protecting our self-interest. The clear evidence is that the present system has successfully provided a superb, internationally recognized standard of safety and navigation. It is the critics of the present system whose motivations are self-interest and based solely on economics, with no regard to the quality and standards of service.

This is increasingly evident by the lack of any logical or cohesive alternatives to assure the application of pilotage on both a quantitative and qualitative basis in all waters of Canada. This assurance must be provided for foreign masters and ships'

[Traduction]

On créerait un véritable embrouillamini juridique si l'on confiait la responsabilité du pilotage aux ports, du fait que leurs compétences s'étendent seulement aux eaux sises dans leur havre ou aux eaux limitrophes. La région atlantique serait celle où la solution serait la moins difficile à appliquer, mais cela reste irréaliste car, dans ces conditions, il n'y aurait pas de pilotage dans de vastes étendues d'eau côtières de Terre-Neuve et du Cap-Breton.

En outre, un tel système signifierait que l'application régionale des règlements, la délivrance de brevets et les normes de sécurité prévues par la loi actuelle seraient réparties entre une batterie d'administrations et que les normes seraient établies en vertu d'intérêts strictement locaux.

Si les ports acceptaient de reconnaître que des pilotes hautement qualifiés constituent la meilleure garantie pour assurer un maximum de sécurité et de prévention de la pollution pendant que les navires traversent leurs eaux, ils pourraient se concentrer sur le règlement des problèmes que semble leur poser le pilotage dans le cadre de la structure actuelle.

Nous répétons que la sécurité doit être la préoccupation première. C'est seulement après avoir assuré la sécurité que l'on devrait se préoccuper de l'efficacité économique du système.

Sans vouloir trop insister sur le rôle que joue le pilotage dans la prospérité des ports et voies navigables du Canada, il serait néanmoins raisonnable, avant de tenter de changer une institution qui a bien servi le Canada, d'envisager encore l'amélioration possible de la structure actuelle plutôt que son démantèlement.

La tradition de sécurité dans le domaine du pilotage n'est pas accidentelle. La décentralisation de la gestion du pilotage, telle que stipulée par la Loi sur le pilotage, a dévolu aux quatre administrations régionales l'autonomie nécessaire pour satisfaire aux diverses conditions de sécurité dans chaque région. En réalité, du fait de la nature et de la dimension du Canada, il serait irréaliste, dans le meilleur des cas, voire impossible, de tenter d'instaurer des règlements qui seraient applicables dans toutes les régions.

Cela n'irait certainement pas dans le sens de la sécurité ni de la protection de l'environnement. La structure même de la Loi sur le pilotage, qui permet des règlements généraux de pilotage garantissant que l'expérience et la compétence des pilotes sont du niveau requis dans une région donnée, est adaptée à la géographie diversifiée de notre pays et constitue la pierre angulaire de la sécurité dans les eaux canadiennes où s'exerce le pilotage.

Nous souhaitons effectivement maintenir le statu quo, mais ce n'est pas parce que nous résistons au changement, ni que nous rejetons la technologie ou que nous cherchons à protéger nos propres intérêts. Il est en effet plus évident que le système actuel de navigation a réussi à assurer une sécurité exemplaire et reconnue à l'étranger. Ce sont les critiques du système actuel, dont les mobiles sont l'intérêt personnel, qui parlent uniquement de considérations économiques, sans tenir compte de la qualité et des normes de services.

La chose est de plus en plus patente du fait de l'absence totale d'une alternative logique ou cohérente pour assurer l'exercice du pilotage, aussi bien sur le plan quantitatif que qualitatif, dans toutes les eaux canadiennes. Cette assurance doit

[Text]

officers, whose vessels make up the large majority of those traversing Canadian waters. The committee must recognize that virtually all water-borne oil and chemical products carried in large to super-sized tankers, as well as all cruise vessels carrying up to 2,800 passengers, are foreign-registered and foreign-crewed, as are most resource commodity carriers.

All of the protestations by the Canadian industry, ports and shippers cannot change this reality. It is an unfortunate result of international economics that Canadian-registered and Canadian-crewed vessels are much in the minority in these classes of vessels. The provision for the issuance of pilotage certificates is based on the consideration that Canadian masters and ships' officers have an opportunity to acquire the necessary level of local knowledge and skills that their foreign counterparts cannot.

We do agree that every effort must be made to establish the financial solvency of each pilotage authority. Nevertheless, safety must be the paramount concern and legislation pertaining to a Canadian pilotage system... It is time for the government to decide once and for all whether the best interest of Canada is to protect lives, property and the marine environment, or to provide a quasi-competitive environment that relinquishes control of compulsory pilotage waters of Canada to maritime industrial interests.

In closing, we would like to thank the committee for the opportunity to submit this brief and appear before you tonight.

The Chairman: Thank you, Mr. Sjoquist. You have made the position of the Canadian Merchant Service Guild and the Canadian Marine Pilots' Association very clear with this report.

M. Dubé: Vous avez dû présenter votre mémoire très rapidement. Je suis député du comté de Lévis, qui est en face de Québec. On voit passer tous les jours des bateaux. À chaque fois, je me dis qu'il y a bien eu quelques incidents, mais les gens qui suivent l'évolution sont toujours ravis de voir que peu d'accidents à conséquences écologiques importantes sont survenus. Il faut reconnaître la qualité du travail de vos deux associations, particulièrement celle que je connais, la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central. Donc, je voudrais vous féliciter de votre travail et de l'excellente qualité de votre mémoire.

Vous dites que la réglementation canadienne est plus sévère que la réglementation américaine. Vous avez dit ceci très rapidement. C'est bien le cas? Si j'ai bien compris, les armateurs voudraient qu'on s'inspire davantage de la réglementation américaine. Est-ce que je me trompe?

[Translation]

être fournie aux capitaines et officiers étrangers dont les navires constituent la majorité des bâtiments qui traversent les eaux canadiennes. Le Comité doit savoir que les pétroliers de grande dimension transportant des produits chimiques et du pétrole, ainsi que tous les paquebots de croisière qui accueillent jusqu'à 2 800 passagers, battent pavillon étranger et que leurs équipages sont étrangers, comme c'est le cas pour la plupart des transporteurs de matières premières.

Toutes ces protestations de l'industrie, des ports et des chargeurs canadiens ne peuvent rien contre cet état de chose. C'est la conséquence malheureuse des forces économiques internationales qui fait que les bateaux qui battent pavillon canadien et leurs équipages sont très minoritaires parmi ces types de navires. La disposition portant sur la délivrance de certificats de pilotage s'appuie sur le fait que les capitaines et officiers de navires canadiens ont la possibilité d'acquérir le niveau nécessaire de connaissance des lieux et de qualifications à l'encontre de leurs homologues étrangers.

Nous convenons que tout doit être fait pour que les administrations de pilotage parviennent à la solvabilité financière. Néanmoins, la sécurité doit être un point primordial dans les textes législatifs relatifs au système de pilotage canadien... Le moment est venu pour le gouvernement de décider une fois pour toutes si les meilleurs intérêts du Canada sont de protéger des vies, la propriété et le milieu marin ou de créer un environnement quasi concurrentiel qui abandonne le contrôle du pilotage obligatoire dans les eaux canadiennes aux intérêts de l'industrie maritime.

Finalement, nous souhaitons remercier le Comité de nous avoir donné la possibilité de soumettre le présent mémoire et de comparaître devant lui ce soir.

Le président: Merci, monsieur Sjoquist. Vous avez su présenter très clairement dans cet exposé la position de la Guilde de la marine marchande du Canada et de l'Association des pilotes maritimes du Canada.

Mr. Dubé: You had to present your brief very quickly. I am the member for the riding of Lévis, located across the river from Quebec City. We see ships go by every day. Every time, I tell myself that in spite of the fact that there have been a few incidents, people who watch the situation are always very pleased to see that few accidents with a major environmental impact have happened. One must recognize the quality of the work done by both your associations, particularly the one that I know, the Corporation of Mid St. Lawrence Pilots. So I would like to congratulate you on your work and for the excellent quality of your brief.

You say that Canadian regulations are more stringent than U.S. regulations. You were speaking very fast. Is that what you said? If I understood you well, ship owners would like us to use more as a model the American regulations. Am I mistaken?

[Texte]

[Traduction]

• 2000

Capt Sjoquist: No, I think the shipowners would really not like to base themselves on the American regulations. If you're talking about the country as a whole, they have very strict pilotage requirements and then they have some meagre requirements. They have state pilotage in the United States.

I think what the shipowners would like is a system such as they have in the Great Lakes with the Americans, but I don't think they want the validation that the Americans do for the local skills and knowledge. In the United States, the American Coast Guard gives an endorsement for pilotage on the certificates of these ships' officers. I think they want some type of system like that, cutting out the authorities, with just the coast guard who, incidentally, in Canada have no expertise whatsoever by their own admission to either examine or give certificates. I'm pretty sure that's what you're referring to, that the Canadian companies would like. In other words, they would cut out the authority completely.

M. Dubé: En ce qui a trait aux pétroliers ou aux produits dangereux, que pensez-vous du fait qu'on tarde un peu à appliquer une norme concernant les navires à double coque? J'aimerais profiter de votre expertise à cet égard. Est-ce qu'on ne devrait pas accélérer l'application des normes pour les navires à double coque, notamment dans le Saint-Laurent?

Capitaine Michel Pouliot (président, Association des pilotes de la marine canadienne, Guilde de la marine marchande du Canada et de l'Association des pilotes de la marine canadienne): Bien sûr, toute la législation américaine est maintenant poussée vers la question des doubles coques. Quant à nous, le service de pilotage, de par son expertise et de par le fait que nous sommes bien entraînés, a pu assurer la sécurité sur le Saint-Laurent jusqu'à maintenant, dans les conditions actuelles. Il est bien évident qu'un navire à double coque offre un aspect additionnel, mais pour nous, l'important est de garder le navire à flot. Alors, pour nous, le service de pilotage tel qu'il existe maintenant est adéquat. Je pense que cet aspect-là est bien couvert.

Je dois dire qu'on voit de plus en plus de navires à double coque visiter nos ports. Ceux qu'on a l'hiver à Saint-Romuald sont des navires à double coque.

M. Dubé: L'heure se fait tardive, et je vais laisser à nos collègues libéraux le temps de poser des questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Dubé. Any questions? No questions.

Gentlemen, thank you very much for your submission.

Colleagues, this committee reconvenes tomorrow in room 209, west block, at 3:30 p.m. Thank you.

Capt Sjoquist: Non, je pense que les armateurs n'aimeraient pas vraiment prendre comme modèle la réglementation américaine. Si vous voulez parler de l'ensemble du pays, il y a des exigences très strictes en ce qui concerne le pilotage et il y a d'autres exigences moins rigoureuses. Ce sont les États qui régissent le pilotage aux États-Unis.

Je pense que les armateurs aimeraient avoir un système comme celui qu'ont les Américains sur les Grands Lacs, mais je ne pense pas qu'ils veuillent le système américain pour la validation de la compétence et des connaissances des lieux. Aux États-Unis, c'est la Garde côtière américaine qui approuve les certificats de pilotage des officiers de ces navires. Je pense qu'ils veulent un système de cette nature, qui passe outre aux administrations, les certificats relevant seulement de la Garde côtière, mais je vous signale en passant que la Garde côtière canadienne admet n'avoir absolument aucune compétence pour faire passer les examens ou octroyer les certificats. Je suis à peu près certain que c'est ce que vous voulez dire, en parlant de ce que les armateurs canadiens aimeraient. Autrement dit, ils aimeraient éliminer complètement l'administration.

Mr. Dubé: Concerning tankers carrying oil or other dangerous products, what do you think of the fact the implementation of a standard regarding double-hulled ships is being delayed? I would like to take advantage of your expertise in that regard. Should the implementation of standards concerning double-hulled ships not be speeded up, particularly on the St. Lawrence River?

Captain Michel Pouliot (President, Canadian Marine Pilots Association, Canadian Merchant Service Guild and International Marine Pilots Association): Of course, all of the American legislation is now focused on the issue of double hulls. As far as the pilotage service is concerned, thanks to our expertise and to the fact that we are well trained, we have managed to ensure safety on the St. Lawrence River up to now, under the present conditions. It is obvious that a double-hulled ship offers an additional element, but for us, the important thing is to keep the ship afloat. Therefore, as far as we are concerned, the pilotage service as it exists presently is adequate. I think that that side of things is well covered.

I must say that we see more and more ships with a double hull coming to our ports. The ships we see at Saint-Romuald in the winter have double hulls.

Mr. Dubé: It is getting late and I will give my Liberal colleagues an opportunity to ask questions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Dubé. Avez-vous d'autres questions? Il n'y a pas d'autres questions.

Messieurs, je vous remercie beaucoup de votre exposé.

Je rappelle à mes collègues que le Comité se réunira demain à 15h30 dans la pièce 209, de l'Édifice de l'Ouest. Merci.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Coast Guard:

John Thomas, Commissioner;
David Watt, Acting Director General, Harbours and Ports;
Neil McNeill, Director, Marine Pilotage.

From the Canadian Pulp and Paper Association:

David Church, Director, Transportation, Recycling and Purchasing;

Russ Lewis, Director, Transportation, Stone Consolidated Corporation.

From the Northwest Territories Department of Transportation:

Andrew Gamble, Deputy Minister.

From the Council of Boating Organizations of Canada:

Bill Taylor, Chairman;
Michael Vollmer, Executive Secretary.

From the Canadian Merchant Service Guild and the Canadian Marine Pilots' Association:

Captain Maury Sjoquist, President, Canadian Merchant Service Guild;

Captain Michel Pouliot, President, Canadian Marine Pilots' Association.

TÉMOINS

De la Garde côtière canadienne:

John Thomas, commissaire;
David Watt, directeur général intérimaire, Havres et ports;
Neil McNeill, directeur, Pilotage maritime.

De l'Association canadienne des pâtes et papiers:

David Church, directeur, Transport, Recyclage et Approvisionnement;

Russ Lewis, directeur, Transport, «Stone Consolidated Corporation».

Du ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest:

Andrew Gamble, sous-ministre.

Du Conseil des organisations de navigation du Canada:

Bill Taylor, président;
Michael Vollmer, secrétaire administratif.

De la Guilde de la marine marchande du Canada et de l'Association des pilotes maritimes du Canada:

Capitaine Maury Sjoquist, président, Guilde de la Marine Marchande du Canada;

Capitaine Michel Pouliot, président, Association des pilotes maritimes du Canada.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 35

Wednesday, March 22, 1995

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 35

Le mercredi 22 mars 1995

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national marine sector

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du secteur maritime au Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoepfner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana—(11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne—(7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 22, 1995

(44)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 4:00 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the St. Lawrence Seaway Authority: Glendon R. Stewart, President and Chief Executive Officer. *From Logistec Corporation:* Madeleine Paquin, President, Nortec Marine Agencies; Jacques Paquin, Chairman of the Board; Serge Dubreuil, President, Logistec Stevedoring.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21.*)

Glendon Stewart made an opening statement and answered questions.

At 5:00 o'clock p.m., the meeting was suspended.

At 6:15 o'clock p.m., the meeting resumed.

The witnesses made an opening statement and answered questions.

At 7:08 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 22 MARS 1995

(44)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 16 heures, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Jim Gouk, Charles Hubbard, Stan Keyes et Paul Mercier.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent: Glendon R. Stewart, président-directeur général. *De la Société Logistec Corporation:* Madeleine Paquin, présidente de l'Agence maritime du Nortec Inc.; Jacques Paquin, président du conseil d'administration; Serge Dubreuil, président, Logistec Arrimage.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21*).

Glendon Stewart fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 heures, le Comité suspend ses travaux.

À 18 h 15, le Comité reprend ses travaux.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 19 h 08, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, March 22, 1995

• 1600

The Chairman: Colleagues, good afternoon. We have three witnesses to hear today, but because of the votes we're having in the House of Commons, things are going to be a little bit awkward at times.

Pursuant to Standing Order 108(2), today our committee continues consideration of the Canadian marine issues. As indicated in the study's terms of reference, our analysis will include an examination of the ports system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canada Coast Guard.

I should of course mention that these proceedings are being recorded and that translation devices are available for anyone who needs them.

Without further ado, we welcome Glendon Stewart, president and CEO of the St. Lawrence Seaway Authority.

It's good to see you again, Mr. Stewart, at this committee. We look forward to your submission, sir.

Mr. Glendon R. Stewart (President and Chief Executive Officer, St. Lawrence Seaway Authority): Thank you, Mr. Chairman. I'm pleased again to have the opportunity to express the views of the St. Lawrence Seaway Authority to the standing committee, this time as a part of its review of marine issues.

Mr. Chairman, as you will know, I think, the Seaway Authority presented its views at the subcommittee on two occasions in 1992. We presented our views last year at the seaway subcommittee. So I'm not proposing to go over any history. Rather, my intention today is to concentrate on the task that has been assigned to the standing committee by the Minister of Transport.

The Minister of Transport said we need a safe, integrated, and affordable marine transportation system, one that users and taxpayers can afford. We need to streamline and commercialize marine services to meet the challenge of shifting markets, intense competition, and a changing commodity mix. We need to start with our ports, the St. Lawrence Seaway, the coast guard, and the four pilotage authorities, as you pointed out, Mr. Chairman, a moment ago.

My brief introductory remarks will address streamlining and further commercialization of the St. Lawrence Seaway to ensure that it remains a safe, integrated, and affordable marine transportation system. My brief remarks will cover just three areas.

The first is the seaway's commercialization initiatives and accomplishments in recent times. The second is our plans to continue with these initiatives in the future. Third, and most importantly, there is the seaway's blueprint to commercialize the St. Lawrence Seaway system.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 22 mars 1995

Le président: Bonjour, chers collègues. Nous entendrons aujourd'hui trois témoins, mais à cause des votes à la Chambre, notre séance risque d'être un peu cahotique.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le comité poursuit son étude des questions maritimes au Canada. Notre mandat comporte l'examen du système portuaire, des services de pilotage, de la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que des services de la Garde côtière.

Je précise que cette séance est enregistrée et que les personnes qui ont besoin de l'interprétation peuvent utiliser les écouteurs qui sont à leur disposition.

Sans plus tarder, nous allons accueillir Glendon Stewart, président et directeur général de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Nous sommes heureux de vous revoir à notre comité, monsieur Stewart. Veuillez faire votre exposé.

M. Glendon R. Stewart (président et directeur général, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent): Merci, monsieur le président. J'ai de nouveau le plaisir de faire part aux membres du comité permanent les points de vue de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent dans le cadre, cette fois-ci, de votre examen du secteur maritime.

Monsieur le président, comme vous le savez, l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a déjà témoigné devant le sous-comité à deux reprises en 1992. Comme nous avons témoigné devant le sous-comité de la Voie maritime l'année dernière, je n'ai pas l'intention de dresser un historique. J'essaierai plutôt de me concentrer sur la tâche que le ministre du Transport a confié au comité permanent.

Le ministre du Transport a déclaré que le Canada a besoin d'un système de transport maritime sûr et intégré pouvant être exploité à des coûts raisonnables, d'un système correspondant aux moyens des usagers et des contribuables. Il faut rationaliser et commercialiser les services maritimes de façon à les adapter aux transformations des marchés, à une concurrence intense et à la composition changeante des marchandises. Comme vous l'avez souligné il y a un instant, monsieur le président, tout cela commence par nos ports, la Voie maritime du Saint-Laurent, la Garde côtière et les quatre administrations de pilotage.

Je commencerai par vous parler brièvement de la nécessité de rationaliser et de commercialiser davantage la Voie maritime du Saint-Laurent de façon qu'elle demeure un système de transport maritime sûr et intégré, exploité à des coûts abordables. Mes remarques ne porteront que sur trois domaines.

En premier lieu, je parlerai de nos réalisations et de nos projets récents en vue de commercialiser la Voie maritime. Deuxièmement, je vous dirai ce que nous envisageons de faire pour poursuivre ces initiatives dans l'avenir. Troisièmement, et c'est là un élément capital, je parlerai du plan de commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent.

[Texte]

An obvious first question for the Seaway Authority to consider is how the seaway system contributes to competitively priced goods for domestic and overseas markets. That is central to the success of the seaway system.

What competitive advantage can the seaway offer in contributing to the success of the transportation network? What customer advantages are there in selecting the Great Lakes—St. Lawrence Seaway system as opposed to the competing networks; namely, the Mississippi River and the railroad systems in both Canada and the United States?

Let me give you the seaway's answers to these questions. The first is that ships can move large quantities of bulk commodities both efficiently and safely. As I said at this committee once previously, the comparison is that one 25,000-tonne lakes vessel is equivalent to 250 rail cars or 600 trucks.

The second is that for certain commodities—particularly grain, iron ore, and steel—the seaway system provides a competitive price relative to other alternatives.

The third is that maintenance expenses per unit of distance travelled are much less than they are for railway maintenance, rail bed maintenance, and highway subgrade maintenance.

Fourth, the seaway is an environmentally friendly system.

The fifth advantage is that Great Lakes ports are closer to European customers by way of the great circle route than are many of the Canadian and U.S. east coast ports on this continent.

• 1605

Finally, and maybe most importantly of all, the Great Lakes—St. Lawrence Seaway system provides the most economical transportation alternative for more than 40 million tonnes of bulk commodities using the system today. In the year we've just completed that figure was 48 million tonnes of bulk commodity.

For the last five years the Seaway Authority's commercialization initiatives have concentrated on increasing revenue and decreasing costs. In terms of increasing revenues, the seaway has followed several major initiatives.

First of all, the incentive toll program we've had now through five seasons has produced \$26 million of new revenue for the seaway and provided \$6 million in rebates for customers who have used the system. So the seaway has netted \$20 million in five years for an average of \$4 million of new revenue annually from this particular source.

The seaway also has increased its tariff of tolls by 5.75% in each of 1991, 1992 and 1993.

The sale of surplus land over this same five-year period has produced \$7 million worth of revenue. Our leasing of buildings and property has produced \$8 million worth of revenue.

The revenue we get from the use of water from the Welland Canal and from the South Shore Canal has produced \$22 million worth of revenue over this five-year period.

[Traduction]

Tout d'abord, l'administration de la Voie maritime doit bien sûr déterminer dans quelle mesure cet axe fluvial favorise l'apport de marchandises de prix concurrentiels sur les marchés canadiens et étrangers. C'est de cela que dépend le succès de la Voie maritime.

Grâce à quel avantage concurrentiel la Voie maritime peut-elle contribuer à la réussite du réseau de transport? En quoi est-il avantageux pour les clients de choisir le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent plutôt que les réseaux concurrents, c'est-à-dire celui du Mississippi et les réseaux ferroviaires, tant au Canada qu'aux États-Unis?

Voici les réponses de notre administration à ces questions. Pour commencer, les navires peuvent transporter d'énormes quantités de marchandises en vrac de façon sûre et efficace. Comme je l'ai déjà dit à votre comité, un navire peut transporter sur les lacs 25 000 tonnes de marchandises; pour en transporter la même quantité, il faudrait 250 wagons de chemin de fer ou 600 camions.

Deuxièmement, le réseau de la Voie maritime offre des prix plus avantageux pour le transport de certaines marchandises, surtout dans le cas des céréales, du minerai de fer et de l'acier.

Troisièmement, les frais d'entretien par unité de distance parcourue sont moins élevés que les frais d'entretien des chemins de fer, des emprises ferroviaires et des infrastructures routières.

Quatrièmement, la Voie maritime ne contribue pas à la pollution.

Cinquièmement, grâce à la route orthodromique, les ports des Grands Lacs, sont plus près de nos clients européens qu'un grand nombre de ports canadiens et américains de la côte est de notre continent.

Enfin, et c'est peut-être l'essentiel, le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent est sans doute la voie de transport la plus économique pour les quelque 40 millions de tonnes de marchandises en vrac qui y transitent à l'heure actuelle. En fait, pour l'année qui vient de se terminer, cette quantité de marchandises brutes s'élevait à 48 millions de tonnes.

Au cours des cinq dernières années, les initiatives de commercialisation de l'Administration de la Voie maritime ont surtout portées sur l'augmentation des recettes et la réduction des coûts. Pour accroître ces recettes, l'Administration s'est lancée dans plusieurs projet d'envergure.

Tout d'abord, le programme de rabais de péage mis en oeuvre depuis cinq saisons déjà a rapporté des recettes supplémentaires de 26 millions de dollars à la Voie maritime et procuré aux clients du réseau des rabais de six millions de dollars. Grâce à ce programme, la Voie maritime a donc enregistré, un profit net de 20 millions de dollars en cinq ans, soit en moyenne quatre millions de dollars de recettes supplémentaires par an.

L'Administration a également augmenté son tarif des péages de 5,75 p. 100, chaque année, de 1991 à 1993 inclusivement.

Pendant la même période, la vente des terrains excédentaires a rapporté sept millions de dollars. La location de bâtiments et de terrains a permis des recettes de huit millions de dollars.

Toujours pour ces cinq années, les recettes provenant de l'utilisation des eaux du Canal Welland et du Canal de la rive sud se sont élevées à 22 millions de dollars.

[Text]

So these are sources of revenue from specific initiatives that the Seaway Authority has undertaken and have contributed substantially to our success, particularly last year.

In terms of cost reduction, the other side of the equation, we have managed to reduce our workforce by 24% in the last five years. This means we've cut \$13 million out of our payroll. We have done this by introducing new technology, combining groups and eliminating duplication.

We have also introduced lock-wall controls so that we can operate our locks with only three people and not four on each of our groups.

We've introduced service teams into our company whereby the operators are taught to maintain and the maintainers are taught to operate. We have only one group instead of two and with that one group we have fewer people.

Finally in terms of cost reduction in the last few years we have transferred four bridges to other jurisdictions, not the ones we've spoken about in this committee previously, but four other ones. That has lessened the cost burden the Seaway Authority has had to carry.

These particular measures combined with a very much improved economy—and we can't overlook the improvement in the economy—have resulted in the 1994 shipping season being the first shipping season in 10 years when the seaway has had a profit.

Our 1994 profit of \$10 million was a considerable improvement over our 1993 loss of \$6 million. Our cashflow from operations increased by \$18 million last year. In fact tonnage in the system increased by 22% over tonnage in 1993.

Our business plan for the future includes a number of things. One is to reduce our workforce to 600 person-years by the year 2002. We're now at about 740, so that's another 140 to go in the next few years to add to the 235 person-years' reduction we already have accomplished.

We are going to rationalize the number of seaway offices. We are developing strategic alliances with seaway partners. We're devolving responsibility for non-navigation structures and we're continuing the automation of invoicing and payment processes.

However, the most important development for the future is the blueprint to commercialize the seaway that I have referred to at the beginning. Mr. Chairman, I hope all your committee members now have a copy of the blueprint; it was delivered yesterday to your clerk. I want to spend just a moment or two emphasizing the blueprint.

It has three principles. The first is to provide better service to system users. The second principle is to reduce the overall cost to users and the government. The third principle is to increase the competitiveness of the seaway and, as a consequence, the competitiveness of Canadian business.

[Translation]

Toutes ces rentrées sont le résultat des initiatives entreprises par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui ont grandement contribué à notre réussite, surtout l'an dernier.

Pour ce qui est de l'autre membre de l'équation, soit la diminution des coûts, nous avons réussi à réduire nos effectifs de 24 p. 100 au cours des cinq dernières années. Cela signifie que nous avons diminué notre masse salariale de 13 millions de dollars. Nous avons, pour cela mis en place de nouvelles technologies, regroupé des services et éliminé les chevauchements.

Nous avons également équipé nos écluses de contrôles sur bajoyers, grâce auxquels trois personnes, plutôt que quatre, suffisent au fonctionnement des écluses.

Nous avons mis en place des équipes de service dans lesquelles on a appris aux employés affectés à l'exploitation à faire de l'entretien et au personnel d'entretien à se charger d'exploitation. Nous n'avons plus qu'un groupe, au lieu de deux, et celui-ci compte moins d'employés.

Enfin, pour réduire nos coûts, nous avons, au cours des dernières années, transféré quatre ponts à d'autres autorités, pas à celles dont nous avons déjà parlé auparavant à votre comité, mais à quatre autres. Cette mesure nous a permis d'alléger notre fardeau financier.

Grâce à ces mesures et à une économie qui se porte mieux—car on ne saurait nier que l'économie a pris du mieux—nous avons pu, au cours de la saison de navigation 1994, réaliser des profits pour la première fois en 10 ans.

Ces profits de 10 millions de dollars, représentent une amélioration remarquable par rapport aux pertes de six millions de dollars que nous avons essuyées en 1993. L'an dernier, notre flux monétaire provenant de nos opérations s'est accru de 18 millions de dollars. Enfin, le tonnage transporté dans le réseau a été de 22 p. 100 supérieur à celui de 1993.

Notre plan d'entreprise pour les années à venir prévoit un certain nombre de mesures. Nous envisageons notamment de réduire notre effectif à 600 années-personne d'ici 2002. À l'heure actuelle, l'Administration compte 740 années-personne. Les 140 qui seront abolies au cours des prochaines années s'ajouteront à la réduction de 235 années-personne que nous avons déjà réalisée.

Nous rationaliserons le nombre des bureaux de la Voie maritime. Nous concluons actuellement des alliances stratégiques avec les partenaires de la Voie maritime. Nous déléguons les fonctions afférentes aux structures autres que celles qui servent à la navigation et nous poursuivons l'informatisation de la facturation et des remboursements.

Toutefois, le plan de commercialisation de la Voie maritime, dont j'ai parlé au début, est l'élément le plus important de notre avenir. Monsieur le président, j'espère que tous les membres de votre comité ont reçu un exemplaire de ce plan; il a été remis hier à votre greffière. Permettez-moi de prendre quelques instants pour vous décrire ce plan.

Il se fonde sur trois principes. Le premier est d'offrir de meilleurs services aux usagers du réseau. Le second est de réduire les coûts globaux pour les usagers et le gouvernement. Le troisième est d'accroître la compétitivité du système de la Voie maritime et, par conséquent, la compétitivité des entreprises canadiennes.

[Texte]

[Traduction]

In the process of developing this blueprint the Seaway Authority looked at nine options starting with a modified status quo and the ninth option being closing the system. I won't go through each of these nine in any detail because it's in the blueprint you have. I'll concentrate rather on one in particular we're recommending and two others that we think are likely options for the future.

Sans l'élaboration de ce plan, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a envisagé neuf options dont la première est un statu quo modifié et la dernière la fermeture du système. Je ne décrirai pas en détails ces neuf options, car on les trouve dans le document qui vous a été remis. Je me limiterai à une seule option que nous recommandons, et à deux autres dont on pourrait envisager la mise en oeuvre à l'avenir.

• 1610

The option we want to emphasize is the integration of coast guard operational responsibilities and pilotage functions into the Seaway Authority responsibility from Montreal to Thunder Bay on the Canadian side of the border and the rationalization of sites, facilities and people as a consequence of the integration of these three agencies into one. That, Mr. Chairman, is our principal recommendation in the blueprint.

L'option sur laquelle nous insistons, c'est l'intégration dans l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent des responsabilités opérationnelles de la Garde côtière canadienne et des activités de pilotage dans le tronçon Montréal-Thunder Bay, ainsi que la rationalisation des emplacements, des installations et des ressources humaines des trois organisations. C'est là, monsieur le président, notre principale recommandation dans ce plan.

As a second recommendation for three or four years down the road, we're suggesting government ownership of the system and the operation of the system by a contractor; in other words, a public-private partnership, but we don't suggest that as being the way to start. We think first of all that the rationalization of the cost of the system by way of those services provided is an essential first step with, as I say, the possibility in a few years' time of there being a public-private partnership to operate the system.

Deuxièmement nous recommandons que, pour les trois ou quatre années à venir, le gouvernement demeure propriétaire du système, mais que celui-ci soit exploité par un entrepreneur, c'est-à-dire dans le cadre d'un partenariat public-privé; toutefois, nous ne pensons pas qu'il faille commencer par là. Pour nous, la première étape, c'est la rationalisation des coûts du système au moyen des services fournis à laquelle s'ajouteraient, quelques années plus tard, la possibilité d'établir un partenariat public-privé pour exploiter le système.

The third option, which is even further away, is the ownership and operation of the system by a company or a consortium; in other words, private ownership. Mr. Chairman, I'm sure you will have heard some of your interveners not supporting that recommendation. That's quite likely because of some of the unknowns in the seaway system both in terms of future business and potential expense.

Selon la troisième option, qui interviendrait plus tard encore, le système appartiendrait à des intérêts privés et serait exploité par une entreprise ou un consortium; autrement dit, il s'agirait d'un régime de propriété privée. Monsieur le président, vous savez sans doute que certains de vos témoins n'appuient pas cette recommandation. C'est bien probable, compte tenu de tous les facteurs inconnus du réseau de la Voie maritime, tant pour ce qui est du chiffre d'affaires futur que des dépenses éventuelles.

The Seaway Authority is recommending the first of these three options as a starting point for increased commercialization of the system. An integral part of this recommendation is the fact that there would be an advisory committee representing carriers, who would advise the new integrated entity on the necessary services and assist in developing a framework to encourage continued user input into the organization.

L'administration de la Voie maritime recommande que la première de ces trois options serve de point de départ à une commercialisation plus poussée du système. En outre, cette recommandation implique la création d'un comité consultatif représentant les sociétés de transport, comité qui informerait la nouvelle entité intégrée au sujet des services nécessaires et qui l'aiderait à mettre en place une structure favorisant une participation constante des usagers à l'organisation.

In terms of organization, this integration makes sense because first of all the Great Lakes Pilotage Authority is already a fully incorporated subsidiary of the Seaway Authority and the seaway holds all the shares.

Du point de vue de l'organisation, d'ailleurs, cette intégration est logique car l'Administration de pilotage des Grands Lacs est une filiale de l'Administration de la Voie maritime et que cette dernière en détient toutes les parts.

Secondly, the coast guard now provides aids to navigation services to the seaway on a cost-recoverable basis and has done so since 1978. The seaway pays the coast guard in the neighbourhood of \$600,000 per annum for this service.

Deuxièmement, la Garde côtière fournit maintenant depuis 1978 les services d'aide à la navigation dans la Voie maritime dans le cadre d'un régime de recouvrement des coûts. La Voie maritime verse à la Garde côtière quelque 600 000 dollars par année au titre de ces services.

In terms of the advantage to shippers and carriers, the integration would offer a better service at lower costs. The rationalization of all sites and facilities operated by the three entities, following advice provided by the advisory committee, would result in fewer sites and facilities.

Cette intégration serait également avantageuse pour les expéditeurs et les transporteurs car elle leur offrirait un meilleur service à plus bas prix. La rationalisation de tous les emplacements et installations exploités par les trois entités, suivant les conseils du comité consultatif, permettrait d'en réduire le nombre.

[Text]

I want to emphasize that the combined savings from an integrated agency would exceed the separate savings from each of the three groups if they were to remain as separate entities in the system.

Examples of where some of these savings could occur are fewer traffic control centres, fewer office locations, pilotage dispatching service being integrated with seaway traffic control, coast guard radio stations being combined with seaway traffic control, fewer aids to navigation, and ice-breaking services provided in accordance with seaway requirements.

It follows that the combining of functions and the reductions of sites and facilities will lead to fewer human resources and obviously that means less cost to system users.

The advantage the Seaway Authority offers in this process is first of all our demonstrated commitment to cost control and secondly the commercial nature of seaway operations.

As I said earlier, we have already reduced the staff of the seaway by 24% in the last five years and our overall costs have been reduced by 20% in this same period of time. Our concentration on incentive tolls and market-sensitive rates is consistent with the commercial nature of seaway operations.

So, Mr. Chairman, our recommendation is that the three agencies I've mentioned sit together and develop an integration plan under seaway responsibility.

To conclude these opening remarks, Mr. Chairman, a new combined agency would bring additional savings of up to 20%, and in the short term this would mean savings of up to \$30 million per annum—the short term in this case being maybe three years.

• 1615

This, we think, is consistent with the minister's request for a safe, integrated, and affordable marine transportation system, one that users and taxpayers can afford.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart, for your suggestions, a thorough submission, and your executive summary.

I appreciate your attendance here today.

Colleagues, given the situation we may face with votes, etc., it would probably be unfair to dive into ten-minute rounds. What I'm going to do is give each member a five-minute round. That way we can keep going around and around at five minutes apiece. That way we may all get a question in. For a change I'll start in reverse order.

Mr. Fontana, you begin.

Mr. Fontana (London East): Thank you, Mr. Stewart, for your submission.

[Translation]

Je tiens à souligner que les économies réalisées grâce à une administration intégrée seraient supérieures à celles réalisables par chacun des trois groupes, si ceux-ci demeuraient distincts dans le système.

Voici quelques exemples de ces économies: moins de centres de contrôle du trafic, moins de locaux à bureaux, intégration du service de répartition du pilotage au contrôle du trafic de la Voie maritime, fusion des stations de radio de la Garde côtière avec le contrôle du trafic de la Voie maritime, moins d'aide à la navigation et des services de déglacage conformes aux exigences de la voie maritime.

Il s'ensuit que la fusion des fonctions et la réduction de emplacements et des installations entraînera une réduction des ressources humaines et, par conséquent, une réduction des frais que doivent assumer les usagers du système.

L'Administration de la Voie maritime offre à cet égard deux avantages; il y a d'abord notre engagement en matière de maîtrise de nos coûts et, deuxièmement, la nature commerciale des opérations de la voie maritime.

Comme je l'ai dit, nous avons déjà réduit les effectifs de la voie maritime de 24 p. 100 au cours des cinq dernières années et, dans la même période, nous avons comprimé nos frais généraux de 20 p. 100. L'insistance que nous plaçons sur la réduction des péages et sur des tarifs qui soient adaptés aux marchés est tout à fait conforme à la nature commerciale des opérations de la voie maritime.

Donc, monsieur le président, nous recommandons que les trois agences que j'ai mentionnées se réunissent et mettent au point un plan d'intégration dont serait chargée l'administration de la voie maritime.

Pour conclure mes remarques, monsieur le président, je vous dirai que grâce à cette nouvelle agence fusionnée, il serait possible de réaliser des économies supplémentaires pouvant atteindre 20 p. 100, ce qui, à court terme, représenterait jusqu'à 30 millions de dollars par année—dans ce cas-ci, le court terme pourrait être de trois ans.

Nous estimons que tout cela est conforme à ce qu'a demandé le ministre, c'est-à-dire un réseau de transport maritime sûr et intégré, exploité à des coûts abordables, un réseau correspondant aux moyens des usagers et des contribuables.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Stewart, de vos suggestions, d'un témoignage bien pensé et de votre sommaire.

Merci d'être venu nous rencontrer aujourd'hui.

Chers collègues, compte tenu de ce qu'il y aura des votes, etc., il ne serait probablement pas équitable d'avoir des périodes de questions de 10 minutes. J'accorderai plutôt cinq minutes à chaque député. De cette façon, nous pourrions tous poser nos questions. Je vais commencer par les députés du gouvernement, pour faire changement.

Monsieur Fontana, c'est à vous.

M. Fontana (London-Est): Merci de votre témoignage, monsieur Stewart.

[Texte]

Before getting into the question I'm sure some of us might have with respect to the proposed option—and I'm sure that my learned colleague to the right who has done more extensive discussions into the seaway might have some of those—I want to talk a little bit about the financing thus far with respect to the St. Lawrence Seaway. I have your annual report here for 1993-94, and the first question I want to ask is with respect to the accumulated deficit of about \$87 million over the past number of years.

Could you very briefly indicate whether that \$87 million is obviously because of the shortfall between revenues and expenditures and the fact that traffic has been not as stable as you'd like? Is the \$87 million the accumulated deficit on the seaway presently?

Mr. Stewart: The \$87 million is the difference between the operation and maintenance expenses during that period of time and our revenue.

Mr. Fontana: When I look at your financial statement for 1994, on average it appears to me that the seaway receives about \$59 million in tolls each and every year, that leases and licences account for about \$6.3 million, and that other revenues account for about \$3 million or \$4 million, for a total of about \$69 million or \$70 million a year. You have \$78 million worth of expenditures each and every year, so it seems to me that the majority of the dollars that the seaway gets comes from tolls and that they don't appear to be sufficient to cover the costs of operating the system as well as maintaining it on a capital infrastructure basis. Is that correct?

Mr. Stewart: That is correct. The shortfall between the toll revenue and the necessities of the system, in the operational sense, is made up by the other revenue, those things that I talked about earlier—the sale of land and the rental of water and the leasing of property—plus the capital fund we have, from which capital projects are funded.

Mr. Fontana: On page 5 of your executive summary, you've outlined essentially the history of the seaway and who pays and who's paid for the seaway. I just want to draw a few things to your attention.

The Canadian government contributed about \$1.2 billion in terms of the construction of the seaway, or 84% of the cost, and the U.S. provided about \$233 million, or 16% of the cost. We've got an accumulated deficit, as I said, of \$87 million, whereas the United States has absolutely nothing. On a tonnage basis and even on a more tonnage-value basis, we have about \$3.1 billion of tonnage value, which is about 47%, and the Americans have about \$3.6 billion of tonnage value, 53%.

It seems to me, and correct me if I'm wrong, the Americans are getting the lion's share of the benefit from the seaway and yet pay diddly-squat to the operations of the seaway. One could raise the question as to whether or not Canadians and the tolls and what we have are subsidizing the American shippers and the American industries.

[Traduction]

Avant de passer aux questions que certains d'entre nous vous poseront sans doute sur l'option proposée—et je suis certain que mon estimé collègue de droite, qui a étudié de plus près la question de la Voie maritime, vous en posera—permettez-moi d'aborder la question du financement de la Voie maritime du Saint-Laurent. J'ai sous les yeux votre rapport annuel de 1993-1994; ma première question porte sur le déficit d'environ 87 millions de dollars qui s'est accumulé au cours des dernières années.

Pourriez-vous nous dire brièvement si cette somme provient de la différence entre les recettes et les dépenses et vient de ce que le trafic n'a pas été aussi stable que vous l'auriez souhaité? Est-ce que cette somme de 87 millions de dollars représente le déficit accumulé par la voie maritime jusqu'à présent?

M. Stewart: Cette somme représente la différence accumulée pendant cette période entre, d'une part, les dépenses de fonctionnement et d'entretien et, d'autre part, nos recettes.

M. Fontana: Dans vos états financiers de 1994, il semble que la Voie maritime ait reçu, en moyenne, environ 59 millions de dollars en péages chaque année, que les recettes provenant des locations et des licences représentent environ 6,3 millions de dollars et qu'il y a d'autres recettes d'environ 3 à 4 millions de dollars, tout cela pour un total de 69 à 70 millions de dollars par année. Vos dépenses annuelles sont de 78 millions de dollars. Il me semble donc que la majeure partie des recettes de la Voie maritime viennent des péages et que ces recettes ne suffisent pas à payer les frais de fonctionnement du système et l'entretien des immobilisations. Est-ce exact?

M. Stewart: C'est exact. Les recettes des péages ne couvrent pas les dépenses nécessaires de fonctionnement du système. La différence est prélevée sur d'autres recettes, celles dont j'ai parlé tout à l'heure, la vente de terrain et la location des eaux et de propriétés—plus les investissements dont nous disposons et à partir desquels sont financés les projets d'immobilisation.

M. Fontana: À la page 5 de votre sommaire, vous dressez un historique de la Voie maritime et vous indiquez qui a payé et paye encore ce système. Permettez-moi d'attirer votre attention sur certains aspects.

Le gouvernement du Canada a fourni environ 1,2 milliard de dollars pour la construction de la Voie maritime, soit 84 p. 100 des coûts. Les États-Unis ont versé environ 233 millions de dollars, soit 16 p. 100 des coûts. Nous avons accumulé un déficit de 87 millions de dollars, comme je l'ai dit, alors que les États-Unis n'ont aucun déficit. Pour ce qui est du tonnage et plus encore de la valeur du tonnage, nous avons ici une valeur de tonnage d'environ 3,1 milliards de dollars, soit environ 47 p. 100, et les Américains ont une valeur de tonnage d'environ 3,6 milliards de dollars, soit 53 p. 100.

Corrigez-moi si j'ai tort, mais il me semble que les Américains reçoivent la part du lion sans avoir pour autant à déboursier un sou pour l'exploitation de la Voie maritime. On pourrait se demander si les Canadiens, entre autres par les péages, subventionnent les sociétés de navigation et les industries des États-Unis.

[Text]

I wonder if you've got any particular comments on that, because it may relate to the fact that some of us might want to talk to our American friends as to whether or not there might be a much more equitable division of the expenses.

[Translation]

J'aimerais savoir ce que vous en pensez, car certains d'entre nous aimerions peut-être discuter avec nos collègues américains pour voir s'il ne serait pas possible de répartir les dépenses de façon plus équitable.

• 1620

Mr. Stewart: Mr. Chairman, certainly the costs are divided 83% Canadian and 17% U.S. That will change a little in accordance with the exchange rate, but with the exchange rate we have at the moment, and all in Canadian dollars, the percentages are 83% and 17%, as you said. Certainly in value of the commodity to the country in question, the United States has 53% of the value of commodities delivered and Canada has 47% of the value of commodities delivered. So the benefits are roughly equal, almost fifty-fifty, yet the costs are very much more on the side of the Canadian agency than they are on the side of the American agency.

Mr. Fontana: If in fact the seaway or the government is looking at commercialization and reducing costs and making the system that much more efficient, isn't it also something this committee and the government may want to look at renegotiating... or coming up with an entirely different concept of how equitably we can share in the costs.

As you said, they have 17% of the costs but 53% of the value and the benefit. That seems rather inequitable to me. I know that agreement probably goes back to 1952 or something like that. Do you get into these kinds of discussions with your American counterparts about this kind of non-benefit?

Mr. Stewart: This is not a popular subject with my American counterpart.

No, to be quite frank, Mr. Fontana, we don't get into these kinds of discussions.

I'll just give you the facts and leave it to you, Mr. Chairman—

The Chairman: Leave it to us to do the dirty work.

Mr. Stewart: —to decide whether there is equitability or there isn't equitability.

The Chairman: Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Thank you again for appearing, Mr. Stewart. Although we may sometimes seem to be critical of some of the work you do, I want you to be aware that we think the St. Lawrence Seaway... and the corporation you head is one of the best we've been able to see in all those that are government-run operations.

Just so I have an overview on the St. Lawrence Seaway, do you want to explain all of... you have the seaway itself, but you also have three or four separate companies that report directly to you: the bridge authorities and so on. Tell us about those.

Mr. Stewart: The seaway authority is a parent company for three other subsidiaries. One is Jacques-Cartier and Champlain Bridges Inc. The second is the Seaway International Bridge Corporation; the bridge at Cornwall. The third is the Great

M. Stewart: Monsieur le président, il est vrai que les coûts sont répartis à raison de 83 p. 100 pour le Canada et 17 p. 100 pour les États-Unis. Cela changera un peu, selon le taux de change, mais avec le taux actuel, et exprimés en dollars canadiens, les pourcentages sont bien de 83 p. 100 et de 17 p. 100, comme vous l'avez dit. Pour ce qui est de la valeur des marchandises livrées pour chaque pays, les États-Unis en ont 53 p. 100 et le Canada, 47 p. 100. Les avantages sont donc à peu près les mêmes presque moitié moitié, alors que les coûts sont beaucoup plus élevés pour l'organisme canadien que pour l'organisme américain.

M. Fontana: Si la Voie maritime ou le gouvernement envisage une commercialisation, une réduction des coûts ou une efficacité accrue, ce n'est pas quelque chose que notre comité ou le gouvernement pourrait vouloir renégocier... on ne pourrait non plus proposer un concept complètement différent sur le partage équitable des coûts.

Comme vous le disiez, ils ont 17 p. 100 des coûts mais 53 p. 100 de la valeur et des avantages. Cela me paraît très inéquitable. Je sais que l'accord remonte à 1952, environ. Avez-vous des discussions à ce sujet avec vos homologues américains, c'est-à-dire au sujet du partage des avantages?

M. Stewart: Ce n'est pas un sujet très prisé par mon homologue américain.

En fait, monsieur Fontana, nous ne parlons pas de ces choses.

Je vais vous présenter les faits et je vous laisserai, monsieur le président...

Le président: Le sale boulot, c'est ça?

M. Stewart: ...le soin de décider si c'est équitable ou non.

Le président: Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Encore une fois, merci d'être venu, monsieur Stewart. Nous pouvons parfois critiquer votre travail, mais je veux que vous sachiez, qu'à nos yeux, la Voie maritime du Saint-Laurent et la société que vous dirigez sont du nombre des meilleures que nous avons eu l'occasion de voir parmi toutes ces organisations gouvernementales.

Histoire de me donner un bon aperçu de la Voie maritime du Saint-Laurent, pourriez-vous m'expliquer tout... vous avez la Voie maritime elle-même, mais il y a également trois ou quatre entités distinctes qui relèvent directement de vous: les administrations des ponts, par exemple. Parlez-nous de cela.

M. Stewart: L'Administration de la Voie maritime est la société-mère de trois autres sociétés. Il y a les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc., la Corporation du pont international de la Voie maritime Ltée et la Cornwall International Bridge

[Texte]

Lakes Pilotage Authority. I point out that in its reporting relationship, the Great Lake Pilotage Authority is considered a parent crown and reports directly in terms of the Financial Administration Act.

Mr. Comuzzi: Do all of those appear in your statement of operations, or are they separate accounting processes?

Mr. Stewart: They are separate accounting processes.

Mr. Comuzzi: The seaway has about \$50 million in surplus, when I look at your last statement: cash and investments, less your current accounts payable and so on. Would that be a—

Mr. Stewart: That's a little high. The reserve is about \$30 million.

Mr. Comuzzi: I hope by the time I'm through being a member of Parliament I get to be able to read the financial statements of these government... the seaway.

You said you had a profit of \$10 million in 1994, but in the last statement I have for 1994 you show a loss of \$4 million. There's obviously something I'm not reading. In 1994 you have one, two, three, total seaway, Thousand Island Bridge, for a total of \$71.78 million, for a loss of \$8 million.

Mr. Stewart: Mr. Comuzzi, I don't know what the document is, but I can tell you—

Mr. Comuzzi: It's the St. Lawrence Seaway annual report.

Mr. Stewart: Well, first of all, that's 1993—

Mr. Comuzzi: It says 1994.

Mr. Stewart: Forecasts for 1994, maybe.

Mr. Comuzzi: No.

Mr. Stewart: We won't have the annual report for 1994 out yet, because—

Mr. Comuzzi: For the year ending March 31, 1994. So what we're talking about is—

Mr. Stewart: That's 1993-94. That's not the season we have finished. It is the season before.

Mr. Comuzzi: Okay.

[Traduction]

Ltd. Il y a en outre l'Administration du pilotage des Grands Lacs Ltée. Je signale que cette dernière, pour ce qui est de son lien avec nous, est considérée comme une société d'État faisant directement rapport aux termes de la Loi sur la gestion des finances publiques.

M. Comuzzi: Est-ce que tout cela est décrit dans votre plan d'entreprise ou est-ce que ces organisations ont des procédures comptables distinctes?

M. Stewart: Leur comptabilité est distincte.

M. Comuzzi: D'après vos états financiers, la Voie maritime a un excédent de 50 millions de dollars, c'est-à-dire quand on soustrait du capital et des investissements les comptes à payer, etc. Est-ce un... .

M. Stewart: C'est un peu élevé. La réserve est d'environ 30 millions de dollars.

M. Comuzzi: J'espère que, quand je quitterai le Parlement, je saurai enfin lire les états financiers de ces instances gouvernementales, comme la Voie maritime.

Vous dites avoir fait des profits de 10 millions de dollars en 1994 mais, d'après les derniers états financiers, datant de 1994, vous auriez des pertes de 4 millions de dollars. Il y a quelque chose qui m'échappe, manifestement. En 1994, vous aviez un, deux, trois... pour l'ensemble de la Voie maritime, y compris le pont des Mille-Îles, un total de 71,78 millions de dollars et des pertes de 8 millions de dollars.

M. Stewart: M. Comuzzi, je ne sais pas de quel document vous parlez, mais je peux vous dire que... .

M. Comuzzi: C'est le rapport annuel de la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Stewart: Pour commencer, il s'agit du rapport annuel de 1993... .

M. Comuzzi: On dit ici 1994.

M. Stewart: Il s'agit peut-être des prévisions de 1994.

M. Comuzzi: Non.

M. Stewart: Nous n'avons pas encore produit le rapport annuel de 1994 parce que... .

M. Comuzzi: Il s'agit de l'année se terminant le 31 mars 1994. Nous parlons donc de... .

M. Stewart: Il s'agit de 1993-1994. Ce n'est pas l'année écoulée, mais l'année précédente.

M. Comuzzi: Bien.

• 1625

So what we'll see here is a \$10-million profit instead of an \$8-million loss.

Mr. Stewart: Yes. When we produce our next annual report in June, covering last year, it'll show a \$10-million profit. The one you have there now shows a \$6.1-million loss.

Mr. Comuzzi: Thank you.

Nous verrons donc des profits de 10 millions de dollars au lieu d'une perte de 8 millions de dollars.

M. Stewart: En effet. Dans notre prochain rapport annuel, qui paraîtra en juin et qui portera sur l'année écoulée, on verra des profits de 10 millions de dollars. Celui que vous avez actuellement en main fait état de pertes de 6,1 millions de dollars.

M. Comuzzi: Merci.

[Text]

With respect to maintenance, we're through with the Welland Canal refurbishing. Am I correct?

Mr. Stewart: In terms of the major work the government funded over a seven-year period, yes, we've finished with that. Some of the mechanical and electrical things that are aging and requiring attention and we haven't had an opportunity to get at, we're doing now. But the big dollars and the big expenses are behind us.

Mr. Comuzzi: Projecting for the next four or five years, what do you see as a major maintenance item the seaway will have to face?

Mr. Stewart: In terms of the lock structures themselves, the valves are a major problem in the Welland Canal. The 63-year-old Welland Canal has valve problems that are a major difficulty. The gates in the Welland Canal are of the same age. They are a major problem. They're deteriorating. They're rusting in places. Obviously if gates give way in that system, in the worst case, Lake Erie empties into Lake Ontario. We don't want that. The electrical components of that aging infrastructure are also in bad shape.

So it's the valves, the gates, the i bars that open and close the gates, and the electrical components of the system.

Mr. Comuzzi: If you went on a maintenance program to correct these major deficiencies, what would you have to set aside on an annual basis to look after these deficiencies?

Mr. Stewart: I would suggest between \$10 and \$15 million a year, probably closer to the \$15-million mark than the \$10-million.

Mr. Comuzzi: If you were to set that aside, how many years, Mr. Stewart, would you say you could sit in that chair in front of us and say the seaway was in A-1 shape?

Mr. Stewart: I'm not sure we would get to that point, because as it continues to age, the things we now have under control continue to deteriorate. So while we would be taking care of the most necessary maintenance problems we've just discussed, a new set of maintenance responsibilities would be coming upon us as the system gets older.

I'm not sure that we're ever going to be in a position where we can sit back and rest and not watch our infrastructure review program as carefully as we do now, because we don't think there's going to be a problem. I don't think that'll happen.

Mr. Hubbard (Miramichi): I have just a couple of questions. How is your accumulated debt financed?

Mr. Stewart: The accumulated debt is financed by way of the reserve fund I spoke of a few moments ago. That's exactly where it comes from. It's an accumulation out of that fund over a period of time that now totals \$87 million.

Mr. Hubbard: With your option to extending that to the concepts that recently have been introduced to the airports, where they've set up the so-called non-profit corporations, you really don't say that in terms of an option. But could that actually happen, that the Government of Canada could set up a non-profit corporation for the St. Lawrence Seaway, which probably would put together your option two and make it into a self-sustaining economic activity?

[Translation]

Au sujet de l'entretien, nous avons maintenant terminé la remise en état du canal de Welland, n'est-ce pas?

M. Stewart: Pour ce qui est des gros travaux lancés par le gouvernement sur une période de sept ans, oui, c'est terminé. Une partie du matériel mécanique et électrique prend de l'âge et a besoin qu'on s'en occupe. Nous n'avions pas eu l'occasion d'y veiller mais nous le faisons maintenant. Mais les grosses dépenses sont maintenant terminées.

M. Comuzzi: Au cours des quatre ou cinq prochaines années, quels seront les principaux travaux d'entretien dans la Voie maritime?

M. Stewart: Pour ce qui est des écluses elles-mêmes, les verrins sont un problème de taille pour le canal de Welland. Dans ce canal vieux de 63 ans, cela représente un grave problème. Les portes du canal ont le même âge. Il y a de gros problèmes. Elles se détériorent, rouillent par endroits. Manifestement, si les portes devaient céder, le pire scénario serait l'écoulement du lac Érié dans le lac Ontario, ce que nous voulons éviter. Les éléments électriques de cette infrastructure vieillissante sont également en piètre état.

Il y a donc les verrins, les portes, les barres en i qui ouvrent et ferment les portes et les éléments électriques.

M. Comuzzi: Si vous mettiez en oeuvre un programme d'entretien pour corriger ces graves problèmes, combien cela vous coûterait-il par an?

M. Stewart: Je dirais de 10 à 15 millions de dollars par an, probablement plus près de 15 que de 10 d'ailleurs.

M. Comuzzi: Si vous aviez cet argent, pendant combien d'années, monsieur Stewart, pourriez-vous vous asseoir devant nous et nous dire que la Voie maritime est en parfait état?

M. Stewart: Je ne pense pas que l'on se rende jusque-là, parce que le matériel continue de vieillir et ce que nous maîtrisons maintenant se détériore continuellement. Nous pourrions remédier aux problèmes d'entretien les plus urgents, que je viens de décrire, mais à mesure que notre Voie maritime vieillit, d'autres problèmes d'entretien vont se présenter.

Je ne pense pas qu'un jour, nous pourrions nous reposer sur nos lauriers et ne pas suivre notre programme d'inspection des infrastructures aussi soigneusement que nous le faisons maintenant, parce que nous ne craignons plus de problèmes. Je ne pense pas que cela se produise.

M. Hubbard (Miramichi): J'ai une ou deux questions. Comment se fait le financement de la dette accumulée?

M. Stewart: La dette accumulée est financée par le fonds de réserve dont je viens de parler. Voilà exactement d'où proviennent les fonds. L'argent s'est accumulé dans cette réserve pendant un certain temps et atteint maintenant 87 millions de dollars.

M. Hubbard: On a proposé d'appliquer à la Voie maritime la formule retenue pour les aéroports, soit la mise sur pied de sociétés à but non lucratif. Vous ne nous dites pas que c'est une possibilité. Mais cela pourrait se produire et le gouvernement du Canada pourrait mettre sur pied une société à but non lucratif pour la Voie maritime du Saint-Laurent, qui se servirait de votre deuxième option et qui pourrait devenir une activité économique autosuffisante, n'est-ce pas?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Stewart: I think it could happen, Mr. Hubbard. The special conditions associated with the seaway are, first of all, its international aspect. Secondly, the rationalization of the infrastructure is very limited because all locks form a chain, and you need all the links in the chain.

So the rationalization process is not as available in the seaway system as it might be in the ANS or separate airports in Canada. But don't rule out the possibility of that being available to the Government of Canada at a later date. I don't think it can happen in the short term.

I must say, I really do believe the first step of rationalizing costs by way of integration is important. I think it's only once that first step is completed that a private operator would be attracted to operate the system the government owns.

• 1630

Mr. Hubbard: Finally, these bridges are always brought up, and there never seems to be a solution in terms of finding an owner for these bridges. Who would be the logical owner if they weren't owned by the seaway?

Mr. Stewart: There are quite a number of bridges in both Quebec and Ontario. It would depend on which province you'd want to talk about as to how I would answer it.

The provincial government is normally the operator and the maintainer of the intraprovincial highway networks. Since these bridges are usually within a province, be it Ontario or Quebec, then it would make sense that the province operates and maintains the bridges. The ones we spoke about at our last committee meeting, when Mr. Comuzzi was chairman, have a special significance to them. We probably won't want to get into that because of time, but there are others in the system that fall into the same category in other places, in Ontario in particular.

The only answer is to provide a package that's encouraging enough for another level of government to be attracted to it and to take it on and not feel they're acquiring a pig in a poke they won't want to have in a few years' time.

Mr. Hubbard: Thank you, Mr. Stewart.

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard.

Mr. Gouk, please.

Mr. Gouk (Kootenay West—Revelstoke): Thank you, Mr. Chairman. It's kind of refreshing to go last. I get all my answers without having to ask the questions.

I'd just like to clarify a few things. If we follow your plan for rationalization, would you then reach a point of being self-sustaining? Do you see yourself reaching a point of being self-sustaining?

Mr. Stewart: I can't guarantee that will happen.

Mr. Gouk: Is there a possibility in that direction?

Mr. Stewart: There is, but I don't guarantee it, and I think the committee should know that. Even with the very best efforts of the three agencies to gather together and integrate and rationalize their costs, it could very well be that the very best cost the system can come up with is still greater than the amount users can afford to pay.

M. Stewart: Je pense que c'est possible, monsieur Hubbard. Les conditions spéciales de la Voie maritime sont d'abord sa nature internationale. Ensuite, la rationalisation de l'infrastructure est très limitée parce que les écluses forment une chaîne dont chaque maillon est essentiel.

Le processus de rationalisation n'est donc pas possible pour la Voie maritime, alors qu'il l'était pour le SNA et les aéroports canadiens. Mais il n'est pas exclu que le gouvernement l'envisage, plus tard. Mais à court terme, non.

Je crois fermement que la première étape de la rationalisation des coûts doit passer par l'intégration. Ce n'est qu'après que le secteur privé pourra être tenté d'exploiter la Voie maritime dont le gouvernement est propriétaire.

M. Hubbard: En dernier lieu, on soulève toujours la question des ponts sans que l'on y trouve jamais de solution, c'est-à-dire un propriétaire. Si ce n'était la Voie maritime, qui, logiquement, en serait propriétaire?

M. Stewart: Tant au Québec qu'en Ontario, il y a un nombre considérable de ponts. La réponse à votre question dépend de la province dans laquelle ils se trouvent.

En général, c'est le gouvernement provincial qui exploite et entretient les réseaux d'autoroutes interprovinciales. Puisque ces ponts se trouvent généralement à l'intérieur d'une province, qu'il s'agisse de l'Ontario ou du Québec, il semblerait logique que la province soit chargée de leur exploitation et de leur entretien. Ceux dont nous avons parlé lors de notre dernière séance de comité, que présidait M. Comuzzi, revêtent une signification spéciale pour les provinces. Le temps nous manque probablement pour aborder cette question, mais ailleurs il y en a d'autres, en particulier en Ontario, qui entrent dans la même catégorie.

La seule solution, consiste à assurer des conditions suffisamment attrayantes pour qu'un autre palier de gouvernement en prenne charge, sans avoir l'impression d'avoir acheté chat en poche et de ne pas se retrouver, d'ici quelques années, avec quelque chose d'indésirable sur les bras.

M. Hubbard: Je vous remercie, monsieur Stewart.

Le président: Je vous remercie, monsieur Hubbard.

Monsieur Gouk, s'il-vous-plaît.

M. Gouk (Kootenay—Ouest—Revelstoke): Merci, monsieur le président. C'est une bonne chose que de venir en dernier. On a répondu à toutes mes questions avant que je ne les aies même posées.

Je voudrais toutefois quelques éclaircissements. Si nous adoptons votre plan de rationalisation, est-ce que vous parviendriez à être financièrement indépendant?

M. Stewart: Je ne puis vous le garantir.

M. Gouk: Est-ce une possibilité?

M. Stewart: Oui, certes, mais je ne puis vous le garantir, et le Comité devrait le savoir. Même si les trois organismes déploient tous leurs efforts pour intégrer, fusionner et rationaliser leurs coûts, il est fort possible que le meilleur barème de coûts que nous puissions produire dépasse encore ce que les utilisateurs peuvent payer.

[Text]

So I don't guarantee that even with our very best efforts to rationalize costs we're going to have a cost that's low enough that some type of fee structure, in whatever way it's decided to apply, will in fact cover those costs.

Mr. Gouk: But could we be in the vicinity of...? We're not talking huge debts that by the time this is done, we're possibly self-sustaining, but we may from time to time, or on an ongoing basis, have a small override. Would that be a realistic way of looking at it?

Mr. Stewart: I guess it depends on what you consider "small" and "large" in this discussion. What I'm thinking is that maybe you could have a difference of as much as \$30 million.

Mr. Gouk: After rationalization?

Mr. Stewart: You could, particularly in the early going. Our plan provides reasonable gains in the early years and provides for much better gains in the longer term, but we shouldn't avoid the fact that in the early going, it might still be difficult to be fully self-sustaining with seaway costs, pilotage costs and coast guard costs all being given over to the customer. That's going to be difficult in the early going.

You can say, well, maybe we should divide this equitably with the United States, since they divide equitably for the benefit of the system. So perhaps that \$30 million would be \$15 million Canadian and \$15 million U.S. There are various ways to approach that difference.

I must say, I can't guarantee that in the early going we would have revenue sufficient to cover the costs, because if we did, we might price ourselves out of business.

Mr. Gouk: When you talk about the early going, are you talking about the system before rationalization, and this integration, is completed?

Mr. Stewart: No, I'm talking about the system after that. What we're saying here is that it would take some little time to get legislation changed, and then two years after that to complete the integration. At that point you still might be short of revenue to cover all of your operating costs, even with the very best efforts to trim your costs to the bare minimum.

Mr. Gouk: When you're talking in terms of operating costs, are you talking about that exclusive of capital costs?

Mr. Stewart: No, I'm including capital costs.

Mr. Gouk: You're saying we could have as much as a \$30-million override. We're looking at \$10 million to \$15 million on an ongoing basis for capital work. You've made a \$10-million profit this year. I realize this might have been a bit of an exceptional year, but I would assume that if we're going to save money through rationalization and integration, then, all things being equal, the worst we should do is the same as you've already done this year, if there's any significant saving to be made there. This suggests that you could have a potential override of \$5 million.

[Translation]

Je ne garantis donc pas, même si nous nous efforçons de rationaliser les coûts, que ceux-ci soient suffisamment bas pour qu'un barème de droits—de quelque façon qu'il soit appliqué—couvrent ces coûts.

M. Gouk: Mais ce pourrait être approximativement...? Il n'est pas question ici de dettes considérables qu'il aurait fallu éponger lorsque nous serons financièrement indépendants, mais il se peut que de temps en temps, nous ayons un petit dépassement. Est-ce là une façon réaliste de voir les choses?

M. Stewart: Cela dépend de ce que vous considérez «petit» et «grand» dans cette discussion. Il est possible à mon avis, que nous ayons une différence allant jusqu'à 30 millions de dollars.

M. Gouk: Après la rationalisation?

M. Stewart: C'est possible, en particulier au début. Notre plan prévoit des bénéfices modestes dans les premières années et plus considérables à long terme, mais nous ne devrions pas fermer les yeux sur le fait qu'au début il soit encore difficile, compte tenu des coûts d'utilisation de la Voie maritime, de pilotage et de la Garde côtière, qui seraient tous assumés par le client, de devenir financièrement indépendants. Voilà qui va être difficile au début.

Vous allez me rétorquer peut-être que nous devrions répartir ceci équitablement avec les États-Unis, puisqu'eux-mêmes le divisent équitablement à l'avantage du système. Peut-être ces 30 millions devraient-ils devenir 15 millions de dollars pour les Canadiens et 15 millions de dollars pour les Américains. y a diverses façon d'envisager cette différence.

Mais je ne peux vous garantir qu'au début nos recettes suffiront à couvrir nos coûts car si tel était le cas, nous risquerions de ne plus être concurrentiels.

M. Gouk: Quand vous parlez du début, entendez-vous par là le système avant que la rationalisation et l'intégration ne soient achevées?

M. Stewart: Non, j'entends la période qui suivra cette rationalisation. Ce que nous voulons dire par là, c'est qu'il faudra un certain temps pour changer la loi, puis deux ans après cela pour parachever l'intégration. À ce moment-là vous risquez encore de ne pas avoir suffisamment de ressources pour couvrir tous les coûts d'exploitation, même si nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour réduire ces coûts au strict minimum.

M. Gouk: Quand vous parlez de coûts d'exploitation, est-ce à l'exclusion de l'amortissement fiscal?

M. Stewart: Non, c'est en l'incluant.

M. Gouk: Vous disiez que nous pourrions avoir un dépassement allant jusqu'à 30 millions de dollars. Nous envisageons, de façon permanente, un coût de 10 à 15 millions pour l'amortissement fiscal. Cette année vous avez réalisé 10 millions de dollars de bénéfices. Je sais bien que cette année a été quelque peu exceptionnelle, mais on peut supposer que si la rationalisation et l'intégration vous font réaliser des économies, toutes choses étant égales, vous ne devriez pas aller en dessous de ce que vous avez fait cette année, si vraiment il y a des économies substantielles à réaliser. On pourrait donc prévoir à un dépassement de 5 millions de dollars.

[Texte]

[Traduction]

• 1635

Where are we out by this other \$25 million?

Comment rendez-vous compte de ces autres 25 millions de dollars?

Mr. Stewart: Let me run through a scenario that leads me to the \$30 million. Maybe that will be useful.

M. Stewart: Permettez-moi de vous exposer un cas de figure qui nous amènerait aux 30 millions de dollars. Vous y verrez peut-être un peu plus clair.

Our view is that the cost of coast guard operational responsibilities, pilotage services, and seaway services in a combined entity would be in the neighbourhood of \$160 million. We think you can take up to \$30 million out of that total of \$160 million because of the integration and the rationalization of the sites and the facilities and the people in the network. We think that's worth up to \$30 million. So you have \$160 million to start, and \$30 million comes out, leaving you with \$130 million.

À notre avis le coût des responsabilités de fonctionnement de la Garde côtière, des services du pilotage et des services de la Voie maritime, tous réunis, seraient de l'ordre de 160 millions de dollars. Grâce à l'intégration et à la rationalisation des lieux, des installations et des gens qui y travaillent, qui représentent à notre avis environ 30 millions, vous pouvez retirer cette somme du total de 160 millions de dollars, ce qui laisse encore 130 millions de dollars.

We're thinking that the most the system can afford to pay is maybe \$100 million. That might be high. Maybe it's only \$90 million. I don't think it's over \$100 million. If you've got costs of \$30 million and you can afford to get from your customers only \$100 million, because if you charge them more than that they'll use another alternative, then you're left with \$30 million.

Or le maximum que l'on puisse tirer du système, à notre avis, c'est peut-être 100 millions de dollars, et même cette somme peut paraître élevée; il serait peut-être préférable de ne prévoir que 90 millions de dollars, mais certainement pas plus de 100 millions de dollars. Avec 30 millions de dollars en coûts et 100 millions de dollars seulement que l'on pourra tirer de nos clients—car si vous augmentez trop les coûts ils s'adresseront peut-être à quelqu'un d'autre—il vous reste 30 millions de dollars.

Mr. Gouk: I'm missing something somewhere then, because if you're making \$10 million now and this integration is going to save us \$30 million, how did we go from a \$10-million profit to a \$30-million loss?

M. Gouk: Je ne vous suis pas tout à fait: si vous réalisez actuellement 10 millions de dollars de bénéfices et que cette intégration va vous faire faire des économies de 30 millions de dollars, comment passez-vous de 10 millions de dollars de bénéfices à 30 millions de dollars de pertes?

Mr. Stewart: Because one of the three agencies doesn't charge anything for its services at the moment but it will in the future.

M. Stewart: Parce qu'à l'heure actuelle l'un de ces organismes ne fait pas payer ses services, alors qu'il le fera à l'avenir.

Mr. Gouk: So you're adding in picking up the cost of operating.

M. Gouk: L'augmentation provient donc d'un meilleur recouvrement du coût des opérations.

Mr. Stewart: Yes. The coast guard doesn't charge for any of the services at the moment, but in the future it will. The other two components of this three-component integration do charge for their services, but they'll have to charge less in the future.

M. Stewart: C'est exact. Actuellement la Garde côtière ne fait pas payer ses services, mais elle le fera à l'avenir. Les deux autres organismes qui constitueront cette entité font payer leurs services, mais ils devront réduire leurs coûts à l'avenir.

Mr. Gouk: In this scenario you've built, have you built in anything in terms of debt retirement or anything dealing with loan repayment interest or anything, or is that just operating capital versus ongoing operation and maintenance?

M. Gouk: Avez-vous prévu, dans ce scénario, l'extinction des dettes ou les intérêts sur des prêts ou autres, ou n'avez-vous calculé qu'en prenant en compte le capital d'exploitation et les frais d'exploitation et d'entretien?

Mr. Stewart: No, these figures include depreciation and the cost of capital. So they're operation and maintenance responsibilities, they're depreciation, and they're the cost of capital.

M. Stewart: Non, ces chiffres comprennent l'amortissement et le coût du capital. Nous avons donc pris en compte l'exploitation et l'entretien, l'amortissement et le coût du capital.

Mr. Gouk: If the integration didn't include the coast guard—because I guess this is where you're picking up this extra \$30-million loss—would that not be a viable thing for you to look at in terms of excluding the coast guard from that integration?

M. Gouk: Si l'intégration ne comprenait pas la Garde côtière—puisque c'est elle qui vous cause cette perte supplémentaire de 30 millions de dollars—cette exclusion de la Garde côtière dans votre intégration ne rendrait-elle pas l'opération viable?

Mr. Stewart: It would be viable from the Seaway Authority's point of view, but it wouldn't necessarily be viable from the customer's point of view, and it's the customer that counts.

M. Stewart: Elle serait viable du point de vue de l'Administration de la Voie maritime, mais elle ne serait pas nécessairement viable du point de vue du client—et c'est ce dernier qui compte.

Mr. Gouk: It's the government, though, that would save, and then it would have to rationalize it against the operation of the seaway as a whole.

M. Gouk: Mais c'est le gouvernement qui réaliserait des économies et qui devrait donc rationaliser un rapport à l'exploitation d'ensemble de la Voie maritime.

[Text]

Mr. Stewart: That's right.

The Chairman: I want to get a clarification here. Having listened to good solid questioning from the members and the answers I'm getting, it sounds as if we're getting a suggestion from you, Mr. Stewart, that we should create another level of bureaucracy on top of an organization that is losing money. Now you want to bring in all these other factors that are going to assist you, but some of them lose money and we're just going to lose more money but we're going to have another level of bureaucracy. This is very bewildering to me.

Some aspects aren't doing a bad job right now. Some of them, such as the coast guard, have a problem in trying to get some cost recovery. You want to pull them all together and create another level of bureaucracy for all these things that are going on with their own bureaucracies and administration anyway and create what might be a bigger loss for the seaway.

Correct me if I'm wrong somewhere, but this is how I'm interpreting this presentation.

Mr. Stewart: I've heard all the things you've said. I emphasized in the presentation that the separate costs of these three agencies are all costs that in the future the customer using the seaway is going to have to bear. I think we agree with that, don't we? Sure we do. We're saying that if you gather the three together, the savings available because you've now got an integrated three-grouping of services are going to be greater than the separate savings of the three groups if they remain separate entities.

The Chairman: That's where I've got a problem. It looks pretty good on paper, but it's not working out. I can see each one doing its thing to try to improve upon not only the level of service but also the return it's getting, and maybe breaking even or making money or not for profit going back into what they're doing. But why create another bureaucracy under the label of integration for the seaway to take control of these identities?

Some might argue that if the seaway can't get its act together and save money, isn't making cuts deep enough or quickly enough or being effective enough, or not, for example, shutting down the Ottawa office and moving out to some of these regional offices and being a little more strategic. . . why the hell should we give you more to look after, if you can't look after what you have now?

Mr. Stewart: Mr. Chairman, we wouldn't necessarily agree we can't look after what we have now. I suppose that is the first point.

An hon. member: You're not making money.

Mr. Stewart: We made a substantial profit last year, and we think we will next year. We've reduced our costs very considerably and we've improved our revenues very considerably. We're doing all we can do in a difficult economy.

[Translation]

M. Stewart: C'est exact.

Le président: J'aimerais un éclaircissement: les membres du comité vous ont posé de bonnes questions et d'après les réponses que vous leur avez données, monsieur Stewart, il me semble que vous entendez nous proposer une direction à suivre. Nous devrions donc créer un autre palier de bureaucratie au-dessus de cet organisme qui essuie des pertes. Vous voulez donc réunir tous les facteurs qui vous aideront, mais certains d'entre eux perdent de l'argent; nous allons donc perdre encore plus d'argent, mais mettre en place un niveau supplémentaire de bureaucratie. Je trouve tout cela bien surprenant.

À l'heure actuelle certains éléments se portent plutôt bien; certains, comme la Garde côtière, éprouvent de la difficulté à recouvrer leurs coûts. Vous voulez tous les réunir et créer un autre niveau de bureaucratie pour toutes les opérations qui se font avec chacune leur propre bureaucratie et administration, et risquer ainsi d'engendrer une perte encore plus grande pour la Voie maritime.

C'est ainsi que j'interprète votre exposé, mais je me trompe peut-être et je vous demande dans ce cas de préciser des choses.

M. Stewart: J'ai bien compris ce que vous disiez. Dans mon exposé j'ai insisté sur le fait que les coûts distincts de ces trois organismes sont tous des coûts qu'à l'avenir, le client utilisateur de la Voie maritime va devoir assumer. Sur ce point nous sommes bien d'accord, n'est-ce pas? Nous disons qu'en réunissant les trois organismes, les économies réalisées par le regroupement des services de trois organismes seront supérieures aux économies que réaliseraient ces trois groupes s'ils restaient des entités distinctes.

Le président: C'est justement sur ce point que j'achoppe. Sur papier tout à l'air prometteur, mais ça ne marche pas en réalité. J'envisage très bien que chaque organisme fera ce qu'il pourra pour améliorer non seulement le niveau des services, mais également les recettes qu'il en tire, parviendra peut-être au seuil de rentabilité, ou à réaliser des bénéfices, ou fonctionnera sans but lucratif et qu'on en reviendra à la case départ. Mais pourquoi créer une autre bureaucratie, aux fins de l'intégration, pour que l'Administration de la Voie maritime se charge de ces entités?

• 1640

Certains pourraient objecter que si la Voie maritime ne parvient pas à se reprendre en main et à faire des économies, si elle ne réduit pas suffisamment ou assez rapidement ses coûts, ou si elle n'est pas assez efficace, ou encore si elle ne ferme pas son bureau d'Ottawa, par exemple, ainsi que certains de ses bureaux régionaux afin de se placer de façon un peu plus stratégique. . . pourquoi donc devrions-nous vous donner plus de choses à administrer, si vous ne pouvez pas vous occuper de ce qui vous est confié actuellement?

M. Stewart: Monsieur le président, nous ne sommes pas nécessairement prêts à admettre que nous ne pouvons pas nous occuper de ce qui nous est confié actuellement. C'est mon premier argument.

Une voix: Vous n'êtes pas rentable.

M. Stewart: Nous avons fait des profits considérables l'an dernier et nous pensons qu'il en sera de même l'an prochain. Nous avons réduit énormément nos coûts et nous avons augmenté aussi énormément nos revenus. Nous faisons de notre mieux dans une situation économique difficile.

[Texte]

[Traduction]

I hear what you're saying. I think I have a different view, but you've made your point.

Mr. Gouk: A supplemental now that I have my figures together, Mr. Chairman.

I just want to clarify one thing. You're saying taking in the coast guard, whose services you don't currently pay for, is where this deficit will show up from. You make a \$10 million profit in 1994. Under the new plan you lose \$30 million. So you're saying the coast guard services cost \$40 million. Is that a correct figure?

Mr. Stewart: The coast guard services are even more than \$40 million, because we would be rationalizing them and reducing their cost.

Mr. Gouk: So services provided to you right now by coast guard are worth in excess of \$40 million?

Mr. Stewart: Yes.

Mr. Gouk: Interesting.

The Chairman: Mr. Mercier.

M. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes): Je n'ai pas entendu le début de votre discours, de sorte que vous avez peut-être déjà donné la réponse à ma question. Dans cet effort en vue d'une organisation meilleure, comment voyez-vous la collaboration avec les autorités américaines? On sait que la Voie maritime traverse les deux pays et que cela crée certaines difficultés pour les armateurs. Compte tenu de cet état de choses, avez-vous des recommandations à faire ?

Mr. Stewart: The plan I've proposed, the plan we've talked about, was only on the Canadian side, as I emphasized in the presentation. But there's no doubt it's an international system and there will have to be some discussion with our American colleagues about how it is we can come to grips with this problem, the problem being two systems of charging and two separate agencies.

We haven't begun that process yet, but it's going to have to happen before long. To begin with, the difference in the charging systems in the two countries is causing difficulties for both of us. We're going to have to resolve those difficulties reasonably quickly.

M. Mercier: Est-ce que vous verriez éventuellement la mise en place d'un comité binational pour chapeauter votre organisme?

Mr. Stewart: Can you repeat that, please? I didn't get all your question.

M. Mercier: Est-ce que vous verriez éventuellement la création d'un comité binational qui chapeauterait votre organisme ainsi que celui des États-Unis pour discuter d'intérêts communs?

Mr. Stewart: That could happen at some point. First of all, we have to take into account the fact that Canada has 87% of the infrastructure and pays 83% of the cost. Somehow in discussions on one agency those facts have to be taken into account. Now, how that would be rationalized in a single agency to the satisfaction of two sovereign nations isn't something I can tell you, but I think that's the issue.

Je comprends ce que vous dites. Je pense que j'ai un point de vue différent, mais vous avez bien exprimé le vôtre.

M. Gouk: Maintenant que j'ai mis de l'ordre dans mes chiffres, je voudrais poser une question supplémentaire, monsieur le président.

Je veux simplement préciser une chose. Vous dites que si vous administrez la Garde côtière, dont vous ne payez pas actuellement les services, vous aurez alors ce déficit. Vous avez réalisé des profits de 10 millions de dollars en 1994. En vertu du nouveau plan, vous perdrez 30 millions de dollars. Par conséquent, vous dites que les services de la Garde côtière coûtent 40 millions de dollars. Est-ce le bon chiffre?

M. Stewart: Les services de la Garde côtière coûtent plus de 40 millions de dollars, mais nous les rationaliserions et nous réduirions ces coûts.

M. Gouk: Ainsi, les services que vous fournit la Garde côtière actuellement valent plus de 40 millions de dollars?

M. Stewart: En effet.

M. Gouk: C'est intéressant.

Le président: Monsieur Mercier.

Mr. Mercier (Blainville—Deux—Montagnes): I did not hear the beginning of your speech, so you may already have answered my question. In your effort towards a better organization, how do you see the cooperation with the American authorities? We know that the seaway runs through both countries and that it causes some difficulties for ship owners. Given that situation, do you have any recommendation to make?

M. Stewart: Le plan que j'ai proposé, et dont nous discutons, ne concerne que le côté canadien, comme je l'ai souligné dans mon exposé. Il est certain cependant qu'il s'agit d'un système international et qu'il faudra discuter avec nos collègues américains de la façon dont nous pouvons parvenir à résoudre ce problème, c'est-à-dire l'existence de deux systèmes de péage et de deux organismes distincts.

Nous n'avons pas encore entamé ce processus, mais il faudra le faire avant longtemps. Pour commencer, la différence entre le système de péage des deux pays pose des difficultés aux deux administrations. Nous devons les résoudre assez rapidement.

Mr. Mercier: Do you foresee perhaps the creation of a bi-national committee that would serve as an umbrella organization for your agency?

M. Stewart: Pouvez-vous répéter, s'il-vous-plait? Je n'ai pas entendu toute votre question.

Mr. Mercier: Do you foresee perhaps the creation of a bi-national committee that would serve as an umbrella organization for your agency as well as for the American agency, so you can discuss matters of common interests?

M. Stewart: Cela pourrait se produire éventuellement. Nous devons tout d'abord tenir compte du fait que le Canada possède 87 p. 100 des infrastructures et paie 83 p. 100 des coûts. Il faudra en tenir compte lors des discussions. Je ne peux cependant pas vous dire comment on pourrait rationaliser cela en une seule organisation de manière à satisfaire deux états souverains, mais je pense que là est la question.

[Text]

Certainly anything's possible. You can have one government on this continent if you want. You don't have to have three. Anything, if you put your mind to it, you can do.

M. Mercier: On pourrait aussi en avoir trois.

De façon générale, comment voyez-vous la répartition entre Vancouver et la Voie maritime et les conséquences des modifications survenues dans les subventions au transport des grains dans l'Ouest?

• 1645

Mr. Stewart: The impact of the change is not something we're going to be able to predict until it in fact takes place. The reason for that is it could result in grain shipments going immediately south into the U.S. or it could result in farmers who have grown food grain all of a sudden growing feed grain and feeding it to cattle they may convert their farm into raising.

So you have at least those two issues to be concerned with.

Ostensibly, it provides a more level playing field for all Canadians involved in the transport of grain, and it ought to provide the right choices for a farmer who's deciding in which direction he's going to ship his product.

In terms of the fortunes of the seaway—particularly if they change the pooling arrangement, but even if they don't—at the moment whether it's a useful thing or not is uncertain.

Mr. Comuzzi: To carry on with my last line of questioning, Mr. Stewart, you said that annual maintenance would cost somewhere between \$10 million and \$15 million. How much are you putting aside now for annual maintenance?

Mr. Stewart: In the past year we spent \$8 million for capital expenditures, which are the type you're describing. In the coming year, because we've had a better year in 1994, we will spend \$15 million in capital expenditures.

Mr. Comuzzi: So we're already putting aside what's necessary to maintain the seaway in a very good state, very good condition. We've already been providing for that in the last several years.

Mr. Stewart: Only in the coming year, for the first time.

Mr. Comuzzi: But it should be an ongoing investment for capital improvements.

Mr. Stewart: If the seaway system can afford that level of capital improvement because of the revenue we get, then, yes, we would continue to do it.

Mr. Comuzzi: I want to emphasize what the chairman has said. We've now travelled the country, Mr. Stewart. I'm sure you are aware that no any portion of this country, especially in the eastern seaboard, wants to see the seaway subsidized in any way, shape, or form, nor on the west coast, because—let's face it—we have some competition. So the object of the previous committee and this committee is to get the seaway working in a self-sufficient manner.

[Translation]

Il est certain que tout est possible. On pourrait même avoir un seul gouvernement pour l'ensemble du continent, si on le voulait. On ne doit pas nécessairement en avoir trois. On peut faire n'importe quoi, si l'on s'y applique.

Mr. Mercier: We could also have three.

Generally speaking, how do you see the distribution between Vancouver and the seaway, and the consequences of the changes made in the western grain transportation subsidies?

M. Stewart: Nous ne pourrions pas prévoir les conséquences de ces modifications tant qu'elles ne seront pas vraiment appliquées, parce qu'on pourrait à cause d'elles expédier les céréales immédiatement vers le Sud, c'est-à-dire aux États-Unis, ou les agriculteurs qui produisaient jusqu'à maintenant des céréales vivrières pourraient soudain se mettre à produire des céréales fourragères qu'ils utiliseraient pour nourrir le bétail, convertissant leur exploitation agricole en entreprise d'élevage.

Il y a au moins ces deux questions dont il faut se préoccuper.

En apparence, ces modifications égalisent davantage les règles du jeu pour tous les Canadiens qui s'occupent du transport des céréales, et un agriculteur sera mieux placé pour faire le bon choix, lorsqu'il décidera de la direction dans laquelle il expédiera ses produits.

En ce qui concerne le sort de la Voie maritime—en particulier si l'on modifie les syndicats de céréales, mais même si on ne le fait pas—il est difficile de dire pour l'instant si cela sera utile ou non.

M. Comuzzi: Pour continuer dans la même veine que mes dernières questions, monsieur Stewart, vous avez dit que l'entretien annuel coûterait entre 10 millions et 15 millions de dollars. Combien d'argent mettez-vous de côté à l'heure actuelle pour l'entretien annuel?

M. Stewart: L'année dernière, nous avons dépensé 8 millions de dollars en immobilisations, c'est-à-dire au titre des travaux dont vous parlez. Dans l'année qui vient, étant donné que nous avons connu une meilleure année en 1994, nous consacrerons 15 millions de dollars aux immobilisations.

M. Comuzzi: Nous mettons donc déjà en réserve les sommes nécessaires pour maintenir la Voie maritime dans un très bon état. Nous le faisons déjà depuis plusieurs années.

M. Stewart: C'est seulement pour l'année qui vient, et c'est la première fois que nous le faisons.

M. Comuzzi: Mais il faudrait investir régulièrement dans l'amélioration des immobilisations.

M. Stewart: Si l'Administration de la Voie maritime peut se permettre d'apporter autant d'améliorations aux immobilisations à cause de ses revenus, nous allons certainement continuer de le faire.

M. Comuzzi: J'insiste sur ce que le président a dit. Nous venons de parcourir le pays, monsieur Stewart. Vous êtes conscient, j'en suis persuadé, nulle part au pays, en particulier sur la côte est, on ne veut que la Voie maritime soit subventionnée de quelque façon que ce soit, et il en va de même sur la côte ouest, parce que—il faut l'admettre—il y a une certaine concurrence. Par conséquent, l'objectif de ce comité, comme c'était le cas pour le comité précédent, est d'obtenir que la voie maritime soit autosuffisante.

[Texte]

As an aside, I'm not sure we need the coast guard if we're going to provide some kind of a change in the seaway system. Maybe we can buy those services elsewhere. So I would take that equation right out of what we're going to do.

We have to provide a self-sufficient system for the St. Lawrence Seaway that will not be a cost on the taxpayer. I want to know your thoughts on maybe sharing some of these costs, as Mr. Fontana pointed out, with our friends who perhaps reap more of the benefits of it than we do. What process do you think we should be negotiating and initiating with respect to facilities shared with our friends in the United States?

I am of the opinion that, whether we like it or not, it's a necessity, in order to keep the cost down and to be absolutely self-sufficient. I'd like to hear your comments.

Mr. Stewart: The American system has a harbour maintenance tax, by way of the Harbour Maintenance Trust Fund, that goes to Congress and is appropriated to the St. Lawrence Seaway Development Corporation on an annual basis. That particular tax at its present level, 12.5¢ per \$100 worth of value of the cargo, would produce about \$80 million a year in Canada. This is hardly enough to run the seaway, never mind the rest of the necessities in Canada.

Also, as you pointed out, the eastern and western seaboard aren't going to subsidize the seaway. Why should they?

So that system that garners \$260 million in the United States and has a \$600-million surplus isn't one that's going to work in Canada.

• 1650

How we come to grips with this dichotomy between our two nations, each of us being in a cost-recovery mode, although each having separate systems, is something I really don't have the answer to. I think one idea worth exploring is that there be greater equitability in the expense of the system relative to the benefit to both countries. Just how you would go about doing that and having two sovereign nations who in the end are satisfied with the division I really am not sure. But it might revolve somewhere around the fact that if costs are made more equitable and in keeping with the benefits, that is the way to start to get a single agency to operate the system.

The Chairman: On tolls, we have seen the profits you're projecting. Are you raising tolls? Are you freezing tolls?

Mr. Stewart: Tolls were frozen in 1994 and they're frozen again this year, 1995.

Mr. Fontana: First I want to follow up on what Mr. Comuzzi said. In our travels we were told... and I would agree with the preamble, that for the shippers and for the producers to look at the seaway as an alternative, it must be competitive with other modes of transportation or other facilities that exist. Therefore you have to get the costs to them down as much as possible.

[Traduction]

En passant, je ne suis pas certain que nous ayons besoin de la Garde côtière, si nous apportons des changements quelconques à la voie maritime. Nous pourrions peut-être acheter ces services ailleurs. Je ne tiendrais donc pas du tout compte de cet élément, dans nos travaux.

Nous devons trouver un moyen d'avoir une Voie maritime du Saint-Laurent autosuffisante, c'est-à-dire qui ne coûtera rien aux contribuables. Je voudrais savoir ce que vous pensez de l'idée de partager certains de ces coûts, comme le signalait M. Fontana, avec nos amis qui en profitent peut-être plus que nous. Que devrions-nous commencer à négocier avec nos amis les Américains, en ce qui concerne les installations partagées?

J'estime que c'est une nécessité, que l'idée nous plaise ou non, si nous voulons maintenir les coûts au minimum et avoir une organisation absolument autosuffisante. J'aimerais entendre vos commentaires à cet égard.

M. Stewart: Aux États-Unis, on impose une taxe d'entretien des ports, par l'entremise du Harbour Maintenance Trust Fund; cette taxe est remise au Congrès qui accorde des crédits annuels à la St. Lawrence Seaway Development Corporation. À son niveau actuel, cette taxe, de 12,5c. pour chaque tranche de 100\$ de cargaison, rapporterait environ 80 millions de dollars par année au Canada. C'est à peine suffisant pour administrer la Voie maritime et ce serait loin d'être suffisant pour répondre à nos autres besoins au Canada.

En outre, comme vous l'avez signalé les gens de la côte est et de la côte ouest n'accepteront pas de subventionner la Voie maritime. Pourquoi le feraient-ils?

Par conséquent, ce système qui a des rentrées de 260 millions de dollars aux États-Unis et qui affiche un excédent de 600 millions de dollars ne pourrait pas fonctionner au Canada.

Je n'ai absolument aucune idée de la façon dont on peut résoudre cette dichotomie entre nos deux nations qui fonctionnent toutes deux sur le mode de la récupération des coûts, mais selon des systèmes différents. À mon avis, il serait peut-être intéressant d'explorer la possibilité d'envisager une meilleure répartition du système entre les deux pays. Je ne sais pas vraiment ce qu'il faudrait faire pour que la répartition convienne à deux nations souveraines. Mais il suffirait peut-être que les coûts soient plus équitables et en rapport avec les bénéfices pour que l'exploitation du système soit confié à une seule administration.

Le président: Nous avons vu les bénéfices que vous prévoyez retirer des redevances. Est-ce que vous envisagez une augmentation des redevances ou leur maintien à leur niveau actuel?

M. Stewart: Cette année encore, comme en 1994, les redevances sont bloquées.

M. Fontana: J'aimerais approfondir les commentaires de M. Comuzzi. Au cours de nos déplacements, on nous a dit... et j'appuie l'idée du préambule... que pour amener les expéditeurs et les producteurs à s'intéresser à la voie navigable comme solution de remplacement, il faut qu'elle offre des prix compétitifs avec les autres modes de transport ou les autres installations existantes. Par conséquent, vous devez diminuer le plus possible leurs coûts.

[Text]

I didn't hear anybody in the seaway, be it the steel producers from Hamilton or anyone else, say there's any more money for them to give to operate the system. In fact, they're saying the costs have to come down.

Mr. Stewart, you may have to give us another sheet, because I too don't have a true appreciation of that integration model. You said the users probably couldn't afford to pay more than \$100 million. Is that what they're paying now?

Mr. Stewart: No. Last year the users paid \$75 million in fees and they paid \$9 million or \$10 million in pilotage charges. The difference would be for coast guard charges at a level much reduced from what they would pay if the system that's there now were fully compensated for.

Mr. Fontana: If they're at the margins and they're already complaining about the cost of transportation, what makes you think they're going to love to pay another \$15 million into the system? The object of this exercise is not to increase costs to the producers or the shippers; it is to decrease the costs so we become very competitive.

Perhaps this committee could have that sheet on how you can integrate the three. I would agree, it should be a one-stop shopping concept, where a shipper or producer comes to the Seaway Authority and doesn't have to go through pilotage authorities, doesn't have to go through this coast guard service and everything else; he just asks, what's it going to cost me to come from here to there, and says, here's my price, thank you very much. Therefore we're bound to become much more efficient.

You talked about \$160 million. Efficiencies of \$30 million get us down to \$130 million. You said they couldn't pay any more than \$100 million. Well, we have to work that out.

Then we're left with a \$30 million deficit. Who's going to pay for that? I can tell you right now, it can't be the Canadian taxpayer. I'll be damned if the Canadian taxpayer is going to subsidize the American shipper and producer to get 53% of the value of this seaway.

They have \$600 million in their trust funds. It would seem to me they should pay at least their fair share into the system. That's for starters.

So I wouldn't be looking to the Canadian taxpayer to subsidize American commerce at the expense of Canadian commerce. That's absolutely asinine, and I'm not sure we should continue this.

As to who... and how it gets done, that's why we have two levels of government. If we can come up with a bilateral air agreement and we can come up with all these other things, then surely we can get together on this great international asset we both have. That's from a starting point.

[Translation]

Aucun représentant de l'Administration de la Voie maritime ne nous a dit qu'aucun de leurs clients, que ce soient les producteurs d'acier de Hamilton ou d'autres utilisateurs, ne leur rapportent pas un excédent qui leur permet d'exploiter le système. En fait, ils réclament plutôt une baisse des coûts.

Monsieur Stewart, j'aimerais vous demander une autre feuille, parce que moi non plus, je n'ai pas vraiment compris ce modèle d'intégration. Vous avez dit que les utilisateurs ne pourraient probablement pas payer plus de 100 millions de dollars. Est-ce le montant qu'ils déboursent actuellement?

M. Stewart: Non. L'an dernier, les utilisateurs ont payé 75 millions de dollars en droits et neuf à dix millions de dollars en frais de pilotage. La différence serait attribuable aux frais de la Garde côtière dont le niveau serait nettement réduit par rapport à ce qu'ils devraient payer si le système n'était pas entièrement gratuit comme actuellement.

M. Fontana: Mais si les utilisateurs sont déjà aux abois, s'ils se plaignent déjà du coût des transports, qu'est-ce qui vous fait dire qu'ils accepteront de payer 15 millions de dollars de plus? Le but de tout cet exercice n'est pas d'augmenter les coûts facturés aux producteurs ou aux expéditeurs, mais au contraire de les diminuer, afin d'améliorer notre compétitivité.

Vous devriez peut-être fournir au comité cette feuille qui explique comment vous proposez d'intégrer les trois. Je reconnais avec vous qu'il faudrait en effet proposer un guichet unique aux expéditeurs ou aux producteurs afin qu'ils aient uniquement à s'adresser à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent sans avoir à passer par l'Administration du pilotage, la Garde côtière, etc. L'expéditeur devrait seulement avoir à négocier et payer une fois le tarif. Cela nous permettrait d'améliorer énormément notre rentabilité.

Vous avez mentionné le chiffre de 160 millions de dollars. En réalisant des économies de 30 millions de dollars, cela nous ramène à 130 millions de dollars. Vous avez précisé que les utilisateurs ne pourraient pas payer plus de 100 millions de dollars. Il faudra trouver une solution.

Nous voilà donc avec un déficit de 30 millions de dollars. Qui va l'absorber? Je peux vous dire tout de suite que ce ne sera pas le contribuable canadien. Je n'accepterai jamais que le contribuable canadien subventionne les expéditeurs et les producteurs américains pour qu'ils fassent l'acquisition de 53 p. 100 de la voie navigable.

Ils ont 600 millions de dollars dans leur fonds de fiducie. Il me semble qu'ils devraient commencer par payer leur juste part du système.

Je me refuse à ce que les contribuables canadiens subventionnent le commerce américain, aux dépens du commerce canadien. Ce serait tout à fait aberrant et je ne pense pas qu'il vaille la peine de poursuivre cet exercice.

Quant à savoir qui devra s'en charger et comment procéder, nous avons pour cela, deux paliers de gouvernement. Pour commencer, si nous pouvons conclure une entente aérienne bilatérale et si nous pouvons nous entendre sur toutes sortes d'autres choses, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas en arriver à un accord sur cette grande ressource internationale que nous partageons.

[Texte]

[Traduction]

On this maintenance harbour fee you indicated would not work in our country, we had the coast guard here yesterday, and they talked about maintenance harbour fees and everything else as a possibility. Do you people get together to discuss matters of mutual interest, so you are both driving the cost of the system down?

D'après vous, il serait impossible d'appliquer au Canada des frais d'entretien des ports. Et pourtant, les représentants de la Garde côtière que nous avons entendus hier nous ont assuré que ce serait possible. Est-ce qu'il vous arrive de vous réunir pour discuter de points d'intérêts communs en vue de réduire le coût du système?

• 1655

Mr. Stewart: When you ask whether we get together, do you mean the two seaway agencies or do you mean the others who are players in the system?

M. Stewart: Pour me permettre de répondre à cette question, pouvez-vous préciser si ce sont les deux administrations de la Voie maritime ou les autres parties prenantes du système que vous avez en tête?

Mr. Fontana: The other players in the system.

M. Fontana: Les autres parties prenantes.

Mr. Stewart: Yes, we do. We have seaway summit meetings, and we regularly discuss how it is we can reduce our costs and become more competitive. But the fact is that if all of a sudden you are going to impose seaway costs on users for services they've had but never had to pay for in the past, your bill is going to be higher, there is no doubt about that.

M. Stewart: Oui, nous rencontrons les autres parties. Nous avons des réunions au sommet et nous examinons régulièrement ce que nous pouvons faire pour réduire nos coûts et devenir plus compétitifs. Il est certain que les factures seront beaucoup plus élevées si on impose aux utilisateurs de la Voie maritime des frais pour les services qui étaient gratuits jusque là.

Mr. Comuzzi: Unless your costs are lower.

M. Comuzzi: Sauf si vos coûts sont inférieurs.

Mr. Fontana: Unless your costs are lower, of course.

M. Fontana: Bien entendu.

Mr. Stewart: Yes, but you probably can't reduce your costs enough that there isn't still a positive variance in terms of the new ones imposed on the system.

M. Stewart: Oui, mais il est probablement impossible de réduire suffisamment les coûts pour qu'il n'y ait pas d'écart positif sur les nouveaux droits imposés pour l'utilisation de la Voie maritime.

Mr. Fontana: How is it that the Americans, who are supposed to be such free-enterprisers, think they have so much more commercial a system? It seems to me we're much more commercialized than they are. They talk about getting rid of tolls. How can you get rid of tolls and not pay your fair share and end up with a system that is going to benefit us as well as them? I don't understand their rationale. Do you?

M. Fontana: Comment se fait-il que les Américains qui sont sensément partisans de la libre entreprise, pensent que leur système est beaucoup plus commercial? Il me semble que le nôtre est beaucoup plus commercialisé que le leur. Ils parlent de supprimer les péages. Comment peuvent-ils supprimer les péages, ne pas verser leur juste part et espérer disposer d'un système qui serait aussi avantageux pour eux que pour nous? Je ne comprends pas leur raisonnement. Et vous?

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I'm not sure I would want to comment on their rationale. All I can really give you is the facts. The facts are that both countries benefit about the same from the system and the Canadian side of the system pays 83% of the cost and the American side pays 17%. Whatever conclusions you draw from that are yours to be drawn.

M. Stewart: Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de commenter le raisonnement des Américains. La seule chose que je peux faire, c'est de vous donner des chiffres. La réalité, c'est que les deux pays bénéficient également de la Voie maritime, mais que les Canadiens assument 83 p. 100 des coûts et les Américains 17 p. 100. Je vous laisse tirer vous-mêmes les conclusions.

Mr. Fontana: You don't have to be a mathematician to understand that 83% versus 13% is not a fair and equitable distribution of expenses and benefits, especially when you have practically fifty-fifty on the benefit side.

M. Fontana: Il n'est pas nécessaire d'être un génie en mathématiques pour comprendre qu'une répartition de 83 p. 100 et 13 p. 100 des dépenses n'est pas équitable surtout lorsque les deux parties se partagent les avantages pratiquement à parts égales.

I know you can't say that. You have to be much more of a diplomat than I can be.

Je sais que c'est impossible. Vous devez être beaucoup plus diplomate que je ne le suis.

Anyway, that's the problem.

De toute façon, c'est là le problème.

The Chairman: Mr. Stewart, we thank you for your submission and the questions you've answered for us today.

Le président: Monsieur Stewart, nous vous remercions d'être venu présenter votre exposé et d'avoir accepté de répondre à nos questions.

I would ask Mr. Stewart to supply the committee with the working sheet on the suggestions discussed with Mr. Fontana about the plan. That would be very beneficial.

Je vais demander à M. Stewart de fournir au comité la feuille de données concernant les suggestions dont M. Fontana a parlé au sujet du plan. Cela nous serait très utile.

When we return from the vote, we'll return to the Logistec Corporation for their presentation.

Lorsque nous serons de retour après avoir voté, nous entendrons un exposé de la Société Logistec.

[Text]

[Translation]

• 1659

• 1817

The Chairman: Colleagues, welcome back. I'm sorry for the inconvenience to our witnesses—votes of necessity.

We welcome from Logistec Corporation, Madeleine Paquin, the president of the agency division.

We welcome you to the table. We invite you to introduce the witnesses you have with you and begin your presentation.

Mr. Gouk: Before you get going, could I clarify for the sake of procedure what's going on. I might have to leave, but I want to make sure that everyone understands that this is being recorded. Even though I'm not here, I still get the benefit of your presentation.

The Chairman: Thank you, Mr. Gouk.

Ms Madeleine Paquin (President, Nortec Marine Agencies Inc.): Jacques Paquin is chairman of the Board and will start off.

Mr. Jacques Paquin (Chairman of the Board, Logistec Corporation): Mr. Chairman, members of the standing committee, ladies and gentlemen,

nous sommes heureux de participer à cet exercice que nous avons appelé de tous nos vœux, pour réviser les principales questions qui se posent dans les divers services se rapportant au transport maritime au Canada. Notre présentation se fera en trois parties.

Je suis le président du conseil d'administration de la société Logistec Corporation et je vais d'abord dire quelques mots sur notre compagnie. La présidente de notre division des agences maritimes, Madeleine Paquin, parlera des besoins de nos clients et de notre perception des principales questions auxquelles doit faire face l'industrie du transport maritime. Serge Dubreuil, notre président de la division Arrimage et Terminaux maritimes, complètera cet exposé avec nos recommandations spécifiques pour réformer le secteur portuaire.

Who is Logistec? Logistec is a publicly traded Canadian company founded in Quebec City 43 years ago and now based in Montreal. It generates revenues of some \$75 million per year and has consistently been profitable. As you will see in the annual report, which has been provided to you—and we're sorry that this is the 1993 report; our 1994 report is being published and will be released tomorrow only—Logistic has been a responsible taxpayer, in addition to paying annually some \$10 million in lease and wharfage fees for the upkeep of the port system, plus over \$20 million in wage payments to the stevedores. It operates various services in the marine industry, as well as in the environmental sector.

On the marine side, we manage terminal and stevedoring services in 15 port locations throughout the St. Lawrence system, the east coast of Canada, and the United States. These handle some 8 million tonnes of cargo annually.

Le président: Nous voilà de retour. Je prie les témoins de nous préciser... Nous avons dû nous absenter pour aller voter.

Nous accueillons la Société Logistec représentée par Madeleine Paquin, présidente de la Division des agences maritimes.

Soyez les bienvenus à la table. Nous vous invitons à présenter les témoins qui vous accompagnent et à commencer votre exposé.

M. Gouk: Auparavant, j'aimerais donner quelques détails sur la procédure que nous allons suivre. Au cas où je doive m'absenter, il faut que chacun sache que les travaux sont enregistrés. Par conséquent, même si je dois m'absenter, je pourrais prendre connaissance de votre exposé.

Le président: Merci monsieur Gouk.

Mme Madeleine Paquin (présidente, Nortec Marine Agencies): Je vais demander à Jacques Paquin, le président du conseil d'administration, de commencer la présentation de notre exposé.

M. Jacques Paquin (président du conseil d'administration de la Société Logistec): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité permanent,

we are glad to participate in this long-awaited exercise in order to review the main issues confronting many services linked to marine transportation in Canada. Our presentation will be in three parts.

I'm the chairman of the board of Logistec Corporation and I will first tell you a few words about our company. Madeleine Paquin, the president of our marine agency division will tell you about our clients needs and about the issues we perceive to be the main challenges of the marine transportation industry. Serge Dubreuil, the president of the Stevedoring and Terminal Division will conclude our presentation with this the specific recommendations we propose in order to reform the port system.

Qui est Logistec? Logistec est une société cotée en bourse, fondée à Québec il y a 43 ans et qui est maintenant établie à Montréal. C'est une société qui a toujours été rentable et qui produit des recettes annuelles d'environ 75 millions de dollars. Comme vous pouvez le constater à la lecture du rapport annuel que nous vous avons remis à titre d'information—il s'agit du rapport annuel 1993, puisque le rapport de 1994 vient tout juste d'être publié et ne sera disponible, hélas, que demain—Logistec a toujours payé consciencieusement ses impôts en plus de déboursier chaque année une dizaine de millions de dollars en frais de location et de mouillage pour l'entretien du système portuaire, sans parler de la vingtaine de millions de dollars qu'elle verse en salaires aux débardeurs. Logistec propose divers services dans l'industrie maritime ainsi que dans le secteur de l'environnement.

Dans le secteur maritime, nous fournissons des services de terminal et d'arrimage dans 15 ports de la voie maritime du Saint-Laurent, sur la cote est du Canada et aux États-Unis. Environ huit millions de tonnes de marchandises transitent annuellement dans ces ports.

[Texte]

Among our customers you find North American exporters and importers, as well as shipowners and operators. Our specialized facilities include bulk terminals, forest products terminals, a container terminal, and the traditional break-bulk terminals.

We also offer agency services to foreign carriers operating vessels calling at Canadian and U.S. ports and carrying cargoes to and from Canadian points of origin or destination. Logistec operates one of the largest agency networks in Canada and, in partnership with a U.S. firm, has become a part of a big North American group. Customers include container lines using both Canadian and U.S. ports on the east and west coasts of Canada, as well as break bulk and bulk carriers using Canadian facilities. Logistec works closely with Canadian overseas exporters and importers in offering these vessel services to worldwide destinations.

Finally, Logistec is also active in Canadian flag shipping in partnership with the North West Company of Winnipeg. It owns ice-class vessels and specializes in serving the challenging arctic trade. It also provides transportation services for Canadian shippers requiring container, rural, heavy lift, break bulk, or bulk services within Canada and to and from foreign ports of call.

From the above, you can now appreciate how much the ports system is vital to our operations.

Because of the time constraints for this presentation, we have chosen to focus our comments on the ports system. Comments related to the seaway, the coast guard, and pilotage are left to industry associations that represent us. For your information, Logistec representatives sit on the executive committees or boards of directors of the Shipping Federation of Canada, the British Columbia Chamber of Shipping, the Canadian Exporters Association, the Canadian Shipowners Association, the Chamber of Maritime Commerce, and the St. Lawrence Shipowners Association, as well as the Maritime Employers Association. Logistec sends these representatives to continue to talk about the needs of shippers and carriers.

I shall now ask Madeleine Paquin to continue this presentation.

Ms Paquin: Canada is a large country with a small population that must export in order to sustain its high standard of living, and it is indeed essential for our exporters and importers to continue to have access to overseas markets and suppliers through modern, efficient, and low-cost facilities from both sides of the country.

[Traduction]

Nous comptons parmi nos clients des exportateurs et importateurs d'Amérique du Nord, ainsi que des armateurs et des exploitants de navires. Nous comptons parmi nos installations spécialisées des terminaux de vrac, des terminaux de produits forestiers, un terminal de conteneurs, ainsi que les terminaux traditionnels traitant des marchandises non unitisées.

Nous offrons par ailleurs des services de courtage aux transporteurs étrangers dont les navires font escale dans les ports canadiens et américains et qui transportent des marchandises d'un point d'origine ou à un point de destination situé au Canada. Logistec exploite un des plus grands réseaux d'agences du Canada, et grâce à son association avec une société américaine, elle fait désormais partie d'un important groupe nord-américain. Parmi nos clients, nous comptons des transporteurs de conteneurs qui fréquentent les ports canadiens et américains des côtes est et ouest, ainsi que des transporteurs de marchandises en vrac et de marchandises non unitisées ayant recours aux services des installations canadiennes. Logistec travaille étroitement avec des exportateurs et importateurs canadiens en offrant ses services maritimes pour diverses destinations dans le monde.

Enfin, Logistec est également active dans les transports maritimes sous pavillon canadien, en association avec la Northwest Company de Winnipeg. Elle est propriétaire de navires pouvant naviguer dans les glaces et est spécialiste de la difficile navigation dans l'Arctique. D'autre part, elle offre des services de transport aux expéditeurs canadiens nécessitant les services de porte-conteneurs, de manutention par roulage, de levage d'articles lourds, de transport de marchandises non unitisées ou en vrac, au Canada et en provenance et à destination de ports étrangers.

Cela vous montre l'importance qu'a le réseau des ports pour nos activités.

En raison du temps limité que nous avons pour présenter notre exposé, nous avons décidé de concentrer nos remarques sur le réseau des ports. Nous allons laisser aux associations de l'industrie qui nous représentent le soin de formuler des commentaires sur la voie maritime, la Garde côtière et les services de pilotage. À titre d'information, permettez-moi de préciser que des représentants de Logistec siègent aux comités de direction des conseils d'administration de la Fédération maritime du Canada, de la British Columbia Chamber of Shipping, de l'Association des exportateurs canadiens, de l'Association des armateurs canadiens, de la Chambre de commerce maritime, de la St. Lawrence Shipowners Association, ainsi que de l'Association des employeurs maritimes. Logistec a chargé ces représentants de poursuivre les discussions sur les besoins des expéditeurs et des transporteurs.

Je vais maintenant donner la parole à Madeleine Paquin.

Mme Paquin: Le Canada est un pays grand et peu peuplé qui doit exporter pour maintenir son niveau de vie élevé. Aussi, il est essentiel que nos exportateurs et importateurs continuent d'avoir accès aux marchés et aux fournisseurs d'outre mer, grâce à des installations modernes, efficaces et peu coûteuses, sur les deux côtes du pays.

[Text]

Container services are offered primarily from the ports of Montreal, Vancouver, and Halifax. From Montreal, container carriers have found that they can be the low-cost option for transportation requirements on the North Atlantic and the Mediterranean, and to a certain extent to South Africa. These carriers have managed to build the economies of scale necessary by aggressively canvassing U.S. cargoes to ensure volume large enough to achieve low unit costs. Hopefully, these will not be lost with a lengthy strike at the port of Montreal.

As well, they have worked to ensure that a sophisticated and low-cost intermodal structure was available so as to offer door-to-door rates, the complete transportation package necessary to the modern shipper.

Container carriers calling Vancouver can also offer cost advantages to Asia and South America, although these have been seriously deteriorating with, again, the lingering labour difficulties in our ports. Container carriers serving other destinations, such as South America and Australia, have had significant difficulties in justifying cost efficiencies needed for Canadian port call due to the low trading volumes available, the increased sailing time to Canadian ports, and the advent of larger and more expensive tonnage.

Carriers calling Halifax do so on their east coast circuit, where the incremental costs of an additional port call can be justified with operational cost factors.

The strong growth of containerization and intermodalism has had a serious negative impact on the demand for break bulk transportation services. Large quantities of product such as newsprint and asbestos and various packaged goods heretofore handled as break bulk now move in containers and the handling of break bulk cargoes has difficulty to compete with the expensive labour rates of the larger ports, which are set in accordance with the needs of container operators. As a result, break bulk, as well as bulk handling, is moving to smaller ports where operators can negotiate with more amenable stevedores.

Over the years, however, we have worked closely with the forest products trade and the operators of specialized vessels that carry these products to develop state-of-the-art facilities that offer efficient terminal and stevedoring services to this industry so vital to Canadians. We have managed to build the economies necessary to make these low-cost operations and are prepared to invest further given the right environment where we can be assured that a subsidized facility will not be built in the near vicinity and offer subsidized rates while dismantling the hard-earned economies of scale.

[Translation]

Les services de conteneurs sont offerts principalement à partir des ports de Montréal, de Vancouver et d'Halifax. Les transporteurs de conteneurs fonctionnant à partir du port de Montréal ont pris conscience qu'ils offraient une option peu coûteuse pour le transport des marchandises dans l'Atlantique nord et la Méditerranée et, dans une certaine mesure, à destination de l'Afrique du Sud. Ces transporteurs sont parvenus à réaliser les économies d'échelle nécessaires en faisant des efforts énergiques pour obtenir la clientèle d'expéditeurs américains et ainsi réunir un volume suffisamment important pour pouvoir offrir un coût unitaire faible. Nous espérons qu'une longue grève dans le port de Montréal ne mettra pas en péril ces économies d'échelle.

Par ailleurs, ils se sont assurés de pouvoir disposer d'une structure intermodale perfectionnée et peu coûteuse afin de pouvoir offrir des tarifs de porte à porte, c'est-à-dire le service de transport complet dont l'expéditeur moderne a besoin.

Les transporteurs de conteneurs qui font escale à Vancouver peuvent, eux aussi, offrir des tarifs avantageux pour les expéditions à destination de l'Asie et de l'Amérique du Sud, bien que ces services aient souffert gravement des longs conflits salariaux qui ont affligé nos ports. Les transporteurs de conteneurs qui desservent d'autres destinations comme l'Amérique du Sud et l'Australie, ont éprouvé de la difficulté à justifier la rentabilité d'une escale dans un port canadien, en raison du faible volume disponible, de la durée des traversées pour atteindre les ports canadiens et de l'avènement d'unités d'équivalence de conteneurs plus grandes et plus coûteuses.

Les transporteurs qui effectuent un circuit sur la côte est font escale à Halifax ou des facteurs de coût opérationnel peuvent justifier une escale supplémentaire.

La forte croissance du service conteneurisé et du transport intermodal a eu de graves répercussions négatives sur la demande de services de transport de marchandises non unitisées. De grandes quantités de produits tels que du papier journal et de l'amiante ainsi que des marchandises diverses transportées autrefois sous forme de marchandises non unitisées, sont désormais transportées par conteneurs et les services de manutention des marchandises non unitisées ont de la difficulté à soutenir la concurrence des taux élevés de main-d'oeuvre qui se pratiquent dans les grands ports, taux qui sont fixés en fonction des besoins des exploitants de conteneurs. Il s'ensuit que la manutention des marchandises non unitisées et des produits en vrac se déplace vers des ports plus petits où les exploitants peuvent négocier avec des débardeurs plus souples au niveau des prix.

Cependant, nous avons travaillé étroitement, au fil des ans, avec les représentants du commerce des produits forestiers et les exploitants de navires spécialisés qui transportent ces produits vers les installations modernes offrant des services de terminal et de débardage efficaces à cette industrie si vitale pour le Canada. Nous sommes parvenus à réaliser les économies nécessaires pour baisser le coût de ces opérations et nous sommes prêts à faire d'autres investissements, dans la mesure où nous sommes assurés que des installations subventionnées ne viendront pas nous faire concurrence dans le voisinage en offrant des tarifs subventionnés qui anéantiraient des économies d'échelle difficilement réalisées.

[Texte]

[Traduction]

Shippers of bulk cargoes also have their unique transportation needs. They require terminals that will offer specialized loading and discharging equipment, such as cranes, conveyers, and storage facilities, as well as the assurance that their products will be handled with minimum loss in an environmentally safe manner. Ships servicing these shippers are costly and require quick turnaround in order to keep costs in line with what a shipper can afford to pay.

Les expéditeurs de marchandises en vrac ont leurs propres besoins de transport. Ils ont besoin de terminaux qui leur offrent du matériel spécialisé de chargement et de déchargement tel que des grues, des convoyeurs et des entrepôts, ainsi que la garantie que la manutention de leurs produits se fera avec le minimum de perte et de manière non dangereuse pour l'environnement. Les navires qui desservent ces expéditeurs sont coûteux et nécessitent un roulement rapide pour maintenir les coûts à un niveau abordable pour un expéditeur.

• 1825

Our port system.

Notre réseau portuaire.

As Transport Minister Young has pointed out, there has been too much investment by governments in too many ports with unsustainable deficits, and the task of managing these assets by various agencies representing the public interest must be reviewed. We see the main deficiencies of the current port system as follows: (1) too many ports, and at times too many terminals within these ports, competing for too little overall business available and leading to low utilization rates; (2) too much administration, leading to overly high costs and fees; and (3) unsustainable deficits, and ensuing financing difficulties.

Comme l'a signalé M. Young, le ministre des Transports, les gouvernements ont trop investi dans un trop grand nombre de ports accusant des déficits impossibles à justifier. C'est pourquoi il convient de réviser la tâche de gestion de ces actifs confiée à divers organismes représentant l'intérêt public. Selon nous, les principales lacunes du réseau actuel de ports est le suivant: (1) les ports sont trop nombreux et parfois même, les terminaux à l'intérieur de ces ports sont trop nombreux et se disputent une clientèle trop rare, ce qui entraîne une sous-utilisation des installations; (2) l'administration est trop lourde, ce qui a pour effet d'augmenter indûment les coûts et les tarifs; (3) il y a des déficits difficiles à justifier qui entraînent des difficultés financières.

The increasingly specialized needs of container, bulk, and forest products carriers has led to a capital-intensive infrastructure that must function at close to capacity in order to offer low and competitive rates to users. Too many facilities operating well below capacity levels simply cannot provide the cost efficiencies required by our exporters competing in the highly competitive global marketplace. Furthermore, some under-utilized terminals are kept going thanks to funds generated by better facilities within the specific ports.

Les besoins de plus en plus spécialisés en matière de transport de conteneurs, de marchandises en vrac et de produits forestiers a nécessité la mise en place d'une structure très onéreuse qui doit fonctionner pratiquement à plein rendement pour pouvoir offrir des taux bas et compétitifs à ses clients. Dans la mesure où nos installations sont trop nombreuses et fonctionnent en deça de leur seuil de rendement, elles ne peuvent tout simplement pas offrir les tarifs rentables dont ont besoin nos exportateurs pour affronter la concurrence du marché mondial. En outre, certains terminaux sous-utilisés sont entretenus grâce aux recettes produites par les installations plus rentables de certains ports.

We currently must negotiate terminal leases with a host of port administrations, from local port corporations to divisional ports administered by Ports Canada, to harbour commissions and Public Works, provincial, and municipal ports, each with its own particularities of regulations and tariffs. Such a cumbersome port structure is costly not only to government but to users. It has led to unhealthy competition among various ports, which vie for public funds using different evaluation criteria. Too often substantial investments are approved in highly subsidized facilities in response to strong regional political pressure.

Nous devons actuellement négocier les baux des terminaux avec différentes administrations portuaires allant des sociétés portuaires locales aux ports de division administrés par Ports Canada, en passant par les commissions portuaires et les ports provinciaux, municipaux ou gérés par Travaux publics Canada. Chacune de ces administrations a ses propres critères applicables aux règlements et aux tarifs. Une structure portuaire aussi encombrante est coûteuse pour le gouvernement, mais également pour les usagers. Elle a engendré une concurrence malsaine entre les ports qui se disputent des fonds publics dont l'attribution se fait en fonction de critères d'évaluation différents. Il arrive trop souvent que des investissements importants soient approuvés dans des installations hautement subventionnées, à la suite de pressions politiques régionales.

The end result has been a displacement of cargoes from one port to another, causing instability in one port at the expense of the other. In turn, this means the operation of under-utilized facilities, resulting in higher unit costs as well as labour problems when cuts must be made.

Tout cela se traduit par un déplacement des marchandises d'un port à un autre, causant une instabilité dans un port, aux dépens d'un autre. Par ailleurs, cela entraîne une sous-utilisation des installations qui se traduit par une augmentation des coûts unitaires et des problèmes avec la main-d'oeuvre lorsqu'il faut supprimer des emplois.

[Text]

Examples we can mention of such scenarios include Chatham, Newcastle, and Churchill, whose facilities were paid for by Canadian taxpayers. Subsequently, neighbouring ports have been weakened by being compelled to share limited cargo over a large number of facilities. The spread of resources has increased unit costs.

A more recent example of what we regard as an aberration is the \$32 million being committed by the federal and provincial governments for the construction of a new berth and terminal at Belledune to handle forest products and mixed cargo. In the Maritimes it is well known that most breakable cargoes are handled via Halifax or in our state-of-the-art terminal in Saint John, both under-utilized despite having excellent infrastructures.

I'll ask Serge Dubreuil to continue with the suggestions for reforming the current port system.

Mr. Serge Dubreuil (President, Logistec Stevedoring, Logistec Corporation): Clearly the Canada port system must get rid of costly duplication and inefficiency. The question is how.

Our first recommendation consists of drawing up a national port policy designed around the market need for a more efficient and economical system; that is, one with fewer self-supporting facilities, operating at close to full capacity, rather than many widely scattered and inefficient facilities, all relying for public funding and resting on insufficient volume of business available.

This policy would be developed in light of the needs of Canadian exporters and importers. It would set clear guidelines for investments required in modernizing port facilities, investments that could offer access to financing not solely from government but also from the capital market, much as public utilities are financed. Published rates for the use of those facilities would be set so as to assure both optimum use and adequate servicing of the financing needed.

This policy would apply to all ports that must call for government support in their financing needs. This policy would also provide for sound safety and environmental practices and would have to be administered by one federal authority, which would continue to own the infrastructure assets.

Our second recommendation calls for classifying ports into three categories, namely full-service national ports, regional ports, and remote ports. The full-service national ports would include Vancouver, Montreal, and Halifax, which serve the multi-user needs of container, bulk, and break-bulk shippers and necessitate the sophisticated intermodal infrastructure necessary to compete with U.S. ports. Facilities in these ports, if operated at close to capacity, should be self-supporting and

[Translation]

Nous pouvons citer comme exemples les ports de Chatham, Newcastle et Churchill dont les installations ont été financées par les deniers des contribuables canadiens. Par la suite, les ports des environs ont accusé une diminution de leurs activités, puisqu'un volume limité a dû être réparti entre un nombre plus grand d'installations. L'éparpillement des ressources a entraîné une augmentation des coûts unitaires.

Voici un exemple plus récent que nous considérons comme une aberration. Il s'agit d'un investissement de 32 millions de dollars consenti par les gouvernements fédéral et provincial pour la construction à Belledune d'un nouveau poste d'amarrage et d'un terminal voués à la manutention des produits forestiers et des cargaisons mixtes. Or, chacun sait dans les Maritimes que la plupart des marchandises pouvant être unitisées passent par Halifax ou par notre terminal ultra-moderne de St. John, installations toutes deux sous-utilisées malgré leur excellente qualité.

Je vais maintenant demander à Serge Dubreuil de vous présenter les suggestions que nous proposons pour la réforme du réseau actuel des ports.

M. Serge Dubreuil (président de Logistec Arrimage, Société Logistec): Il est clair qu'il faut supprimer les dédoublements et les installations non rentables du réseau des ports canadiens. Le tout est de savoir comment s'y prendre.

Notre première recommandation propose l'élaboration d'une politique des ports nationaux axée sur la nécessité d'offrir au marché un réseau plus efficace et plus économique; c'est-à-dire, un réseau qui offrirait un nombre restreint d'installations autonomes fonctionnant pratiquement à plein rendement, plutôt que de multiples installations éparpillées et non rentables devant se contenter d'un volume d'affaire insuffisant et dont la survie dépend uniquement de l'appui de l'État.

Cette politique devrait tenir compte des besoins des exportateurs et importateurs canadiens. Elle devrait établir des lignes directrices claires relativement aux investissements nécessaires pour la modernisation des installations portuaires, investissement qui serait composé non seulement de subventions gouvernementales, mais qui donnerait accès également au marché financier, un peu comme c'est le cas pour le financement des services publics. Les tarifs officiels d'utilisation de ces installations seraient fixés de manière à garantir une utilisation optimale et un remboursement approprié du financement nécessaire.

Cette politique s'appliquerait à tous les ports qui doivent faire appel à l'aide financière de l'État. Elle définirait par ailleurs des critères en matière de sécurité et de protection de l'environnement et serait administrée par un seul organisme fédéral qui resterait propriétaire des infrastructures.

Notre deuxième recommandation propose de classer les ports en trois catégories, à savoir les ports nationaux à temps plein, les ports régionaux et les ports éloignés. Les ports nationaux à service complet, notamment ceux de Vancouver, Montréal et Halifax, serviraient les besoins multi-utilisateurs des services de transport de conteneurs, de marchandises en vrac et de marchandises diverses, et auraient besoin, pour pouvoir concurrencer les ports américains, d'une structure intermodale

[Texte]

capable of providing for new investment required as the need arises without public funding.

[Traduction]

tout à fait moderne. Les installations de ces ports, si ceux-ci devaient fonctionner à pleine capacité, devraient être autosuffisantes et capables de générer les nouveaux investissements qui s'imposeraient, sans qu'il soit nécessaire de recourir aux deniers publics.

• 1830

The regional ports, while not capable of supporting a full range of container, bulk, and break-bulk services for lack of sophisticated intermodal connections, can serve the specific needs of regional exporters or importers advantageously and could be licensed to do so while not being supported with public funds to develop overly ambitious facilities. Single-user facilities should be privatized wherever possible, and multi-user facilities should be entrusted to private or a combination of private-public administration with the objective of obtaining self-financing status.

Les ports régionaux, quant à eux, même s'ils n'étaient pas en mesure d'offrir toute la gamme des services pour les conteneurs, les marchandises en vrac et les marchandises diverses, faute d'un réseau suffisant de liaisons intermodales, pourraient satisfaire de façon profitable les besoins particuliers des exportateurs et importateurs régionaux et pourraient être homologués pour ce faire sans être financés par des fonds publics susceptibles d'être utilisés pour la création d'installations trop ambitieuses. Les installations mono-utilisateur devraient être privatisées chaque fois que cela est possible, et les installations multi-utilisateurs devraient quant à elles être confiées à une administration privée ou publique-privée, pour assurer la transition à l'autosuffisance.

The government should not bid for such facilities in competition with the private sector, as was done with the Contrecoeur terminal a few years ago. This not only led to overpayment with public funds but also to higher user costs and the inefficient integration of unions that served different requirements and thus introduced costly and inflexible labour practices in a previously more productive and cost-efficient labour force.

Le gouvernement ne devrait pas soumissionner pour de telles installations en concurrence avec le secteur privé, comme ce fut le cas il y a quelques années avec le terminal de Contrecoeur. En effet, cela avait non seulement amené un trop-payé de fonds publics mais également des frais d'utilisation plus élevés et l'intégration inefficace de syndicats qui défendaient différents intérêts et qui ont établi des pratiques et des mécanismes rigides au sein d'une main-d'oeuvre qui avait jusqu'alors été beaucoup plus productive et beaucoup plus rentable.

Regional ports or facilities that do not cover their maintenance costs should be closed. Public funds should not be invested in upgrading or building new facilities unless there is an economic justification based on national needs.

Les installations et les ports régionaux qui ne couvrent pas leurs frais d'entretien devraient fermer. Il ne faudrait pas investir de fonds publics dans l'amélioration ou la construction d'installations à moins que des besoins nationaux le justifient.

The remote ports would encompass those that provide essential but uneconomical services to isolated communities and that must continue to receive financial support from governments.

Les ports isolés engloberaient ceux qui assurent des services essentiels, mais non rentables à des localités isolées et qui doivent continuer de bénéficier de l'appui financier des pouvoirs publics.

Our third recommendation addresses the management of the individual ports. We have repeatedly heard about the excessive bureaucratic layer of public administration of the ports system. It was repeatedly stated that decentralization of management decisions is required to improve efficiencies. While this is not without some merit, we must recognize that the basic concerns are more profound and that changing the management responsibility from federal to provincial or municipal will do little to correct the basic problem of the overall excess capacity and unprofitable operations at too many facilities.

Notre troisième recommandation concerne la gestion des différents ports. L'on a amplement entendu parler des couches excessives de bureaucratie dans l'administration publique du système des ports. Il a été maintes fois souligné que la décentralisation des décisions de gestion est nécessaire pour améliorer l'efficacité. Même si cela n'est pas sans mérite, il nous faut reconnaître que les principaux problèmes sont beaucoup plus profonds et que le simple fait de déplacer la responsabilité gestionnelle du fédéral au palier provincial voire municipal, ne fera rien pour corriger le problème fondamental de la capacité excédentaire d'ensemble et de l'exploitation à perte d'un trop grand nombre d'installations.

If there is a national ports policy set as suggested and port facilities are to be leased to private operators in accordance with their capability to develop optimum use, the need for publicly owned, local port agencies acting on behalf of the landlord and regulator to support the work of the terminal operators becomes very questionable. It seems to us that the work of such local port agencies should be restricted to the cases where there is a need for coordinating the activities of various terminal

Si une politique nationale des ports est adoptée, comme cela a été suggéré, et que les installations portuaires sont louées à des exploitants privés en vertu de leur capacité d'en faire une utilisation optimale, la nécessité de sociétés portuaires locales, appartenant aux pouvoirs publics et agissant pour le compte du propriétaire et du législateur pour appuyer le travail des exploitants de terminaux, devient très discutable. Il nous semble que le travail de ces sociétés portuaires locales devrait se limiter

[Text]

operators. The task of promoting and marketing the services of the various terminal operators could be left to them and need not be duplicated, as is done now.

Furthermore, with the advent of containers and the pursuant decrease in pilferage, one must question the need for an independent police force when in fact ports pay large sums of money to the municipal governments in lieu of taxes. In essence, such sums are supposed to cover policing services.

En résumé, nous croyons qu'il incombe au gouvernement de définir une politique portuaire nationale et de mettre sur pied un organisme de contrôle pour gérer ses infrastructures. Cet organisme aurait la responsabilité de louer les installations selon des règles équitables pour tous les opérateurs, tout en faisant ses frais et servir le meilleur intérêt des exportateurs canadiens. Dans un tel contexte où les règles du jeu et les responsabilités seront clairement définies, le secteur privé pourra jouer pleinement son rôle qui est d'optimiser l'utilisation des terminus maritimes et faire les investissements requis.

Il y a un dernier point important que nous ne pouvons passer sous silence: la main d'oeuvre essentielle à l'exploitation des installations portuaires.

• 1835

Les règles actuelles édictées dans le Code du travail durant les années 1960 pour dénouer une impasse font que les différents employeurs maritimes doivent recourir à leur agent, soit l'Association des employeurs maritimes, pour négocier et administrer les conditions de travail des travailleurs syndiqués oeuvrant à l'intérieur d'un territoire géographique.

Bien que cette pratique ait bien servi les divers intervenants pendant plusieurs années, elle n'a pu être adaptée pour tenir compte des profonds changements qui se sont manifestés dans cette industrie, notamment la venue des conteneurs et des navires à plus fort tonnage qui exigent des pratiques de manutention différentes de celles qui prévalaient dans les années 1960. La venue de terminaux spécialisés qui auraient avantage à avoir leur propre main-d'oeuvre est une autre nouveauté.

La concurrence, de plus en plus vive, fait que les clients ne peuvent plus supporter les coûts substantiels que nous devons payer pour les heures sans travail. Par exemple, au Port de Montréal, où il y a un arrêt de travail actuellement, les employeurs ont dû défrayer plus de 10 millions de dollars en 1994 sur un total de 78 millions de dollars pour environ 300 000 heures sans travail en vertu de la garantie d'emploi en vigueur. Les chiffres que je cite sont ceux qui ont été donnés ce matin par l'Association des employeurs maritimes. Le cadre réglementaire actuel qui régit les relations patronales-syndicales est trop contraignant et doit être adapté aux conditions d'aujourd'hui et aux besoins de demain pour qu'on demeure concurrentiels dans le meilleur intérêt de tous. Peut-être devrions-nous nous inspirer du modèle américain où l'on fait en sorte de susciter la concurrence entre les travailleurs dans différents terminaux.

[Translation]

aux cas où il est nécessaire de coordonner les activités de plusieurs exploitants de terminaux. La promotion et la commercialisation des services des exploitants de terminaux devraient revenir à ces derniers et ne pas être répétées ailleurs, comme c'est le cas à l'heure actuelle.

Par ailleurs, avec l'avènement des conteneurs et la baisse subséquente du taux de vols, on doit s'interroger sur la nécessité d'une force policière indépendante, alors que les ports versent aux gouvernements municipaux d'importantes sommes d'argent tenant lieu de taxes. Ces sommes d'argent sont censées couvrir les services de surveillance policière.

In brief, we believe it is the government's duty to define a national ports policy and to set up a monitoring agency to be responsible for this infrastructure. This agency would be responsible for renting facilities in accordance with the principle of fairness towards all operators, while striving for cost recovery and serving the interests of Canadian exporters. In this context, with clearly defined rules and responsibilities, the private sector would be fully able to play its role, which is to optimize the use of marine terminals and to make any investment that are required.

There is one last important aspect that we would not want to see overlooked: the workforce that is essential to the operation of port facilities.

The applicable rules for resolving a deadlock, as established in the Labour Code in the 1960's, stipulate that the various maritime employers must call upon their agent, namely the Maritime Employers Association, to negotiate and administer working conditions for unionized workers employed within a given geographical area.

While this practice served various players very well for a number of years, it was not adapted to take into account the deep changes that came about within the industry, namely the advent of containers and of higher tonnage ships requiring handling practices that are very different from those that existed in the 1960's. The appearance of specialized terminals requiring their own labour force is yet another novelty.

Stronger and stronger competition is such that customers can no longer afford the substantial costs that we must pay for idle time. For example, in the port of Montreal, where there is a work stoppage at the present time, employers had to pay out more than \$10 million in 1994, out of a total of \$78 million, for 300 000-odd unworked hours, by virtue of the job guaranties in place. The numbers I have just quoted were also given this morning by the Maritime Employers Association. The regulatory framework that presently governs labour-management relations is too constraining and must be adapted to today's conditions and to tomorrow's needs, if we want to remain competitive, in the interest of everyone involved. Perhaps we should build on the American model, which is aimed at putting the workers of various terminals in competition with each other.

[Texte]

Logistec s'emploie à accroître sa participation dans cette industrie essentielle à l'économie canadienne et a besoin de voir des changements profonds au système actuel des ports pour y oeuvrer avantageusement.

Nous vous remercions de nous avoir donné cette occasion de partager ces idées avec vous. Il nous fera plaisir de répondre à vos questions.

The Chairman: Thank you very much for your submission and for choosing to focus your suggestions on the ports system. We appreciate that. You've obviously taken a lot of time and effort to produce this very thorough report.

Questions. Mr. Fontana.

Mr. Fontana: Thank you for a fairly comprehensive brief on what the policy should look like and what the administrative framework should be. You essentially said for the most part that there are too many ports and therefore the infrastructure is overbuilt and government has to support that and that you would favour the closing of some of those ports.

Then you talked a little bit about national, regional, and remote ports. Obviously there's another classification, which is the ones you would close.

How would you determine which should close and which should remain open? Regardless of who ran the operations of those ports, how would you determine which ones should close?

Mr. Paquin: What we're really saying here is that it has become essential to divide the various ports that exist now into three main categories, the first one being of course the main ports that are really essential for this country and need to have very comprehensive services. When I say "very comprehensive services", we think in particular of the container trade. Not every port can be servicing the container trade, because the intermodal facilities don't exist everywhere. You need to have good, frequent rail connections. You need to have volume so the various carriers can have frequent services, etc.

There are three main container ports in Canada: in Montreal, Vancouver, and Halifax. Some containers are also being handled in Saint John, New Brunswick and St. John's, Newfoundland as well, but these are rather small quantities compared to what the major carriers that have regular service need.

• 1840

So we think the ports of Montreal, Halifax, and Vancouver really should be able to have the most recent and up-to-date facilities, so as to attract everybody. You have to make sure they're highly capital-intensive facilities. That calls for operating them at a very high rate of their total capacity, if you're going to have some decent unit costs. That means the government should be quite careful in subsidizing additional facilities that could compromise the existing major ones from operating at full capacity.

[Traduction]

Logistec is devoting itself to increase participation in this industry that is essential to Canada's economy, and to this end, it needs to see deep changes in the present ports system if it wants to remain profitable.

We thank you for the opportunity you have given us to share our ideas with you and we would be pleased to answer any of your questions.

Le président: Merci beaucoup de votre mémoire et d'avoir choisi de faire porter vos recommandations sur le système des ports proprement dit. Nous vous en sommes reconnaissants. Vous avez manifestement consacré beaucoup de temps et d'efforts à la préparation de ce rapport, qui est fort complet.

Passons maintenant aux questions. Monsieur Fontana.

M. Fontana: Je vous remercie de votre exposé fort complet sur ce que devrait être la politique ainsi que le cadre administratif. Vous avez dit, en gros, qu'il y a un trop grand nombre de ports, que par conséquent l'infrastructure est trop lourde, obligeant le gouvernement à l'appuyer financièrement, et que vous seriez favorables à la fermeture de certains de ces ports.

Vous avez ensuite parlé un tout petit peu des ports nationaux, régionaux et isolés. Il doit exister encore une autre catégorie, celle des ports que vous fermeriez.

Comment vous y prendriez-vous pour choisir ceux qui devraient fermer et ceux qui devraient rester ouverts? Quels que soient les gestionnaires de ces ports, comment détermineriez-vous ceux qui devraient fermer?

M. Paquin: Ce que nous disons ici, au fond, c'est qu'il est devenu impératif de répartir les ports existants en trois principales catégories, la première étant bien sûr celle des ports principaux qui sont réellement essentiels au pays et qui doivent offrir une gamme réellement complète de services. Lorsque je dis «gamme réellement complète de services», je songe tout particulièrement aux conteneurs. Ce ne sont pas tous les ports qui peuvent répondre aux besoins des transporteurs de conteneurs, car il n'existe pas partout les installations intermodales nécessaires. Il faut avoir de bonnes liaisons ferroviaires, à une fréquence suffisante. Il faut avoir un volume suffisant pour que les différents transporteurs puissent accéder à des services fréquents, etc.

Il existe au Canada trois principaux ports adaptés aux conteneurs: ceux de Montréal, Vancouver et Halifax. Certains conteneurs passent également par Saint John, au Nouveau-Brunswick et par St. John's, à Terre-Neuve, mais l'on parle ici de volume relativement petit comparativement à ce dont ont besoin les principaux transporteurs qui assurent un service régulier.

Nous pensons donc que les ports de Montréal, Halifax et Vancouver devraient être dotés des moyens technologiques les plus modernes, de façon à attirer tout le monde. Il faut veiller à ce qu'ils soient hautement capitalistiques. Cela exige qu'ils tournent à plein régime, si l'on veut que leurs coûts unitaires ne s'envolent pas. Cela signifie aussi que le gouvernement doit éviter de subventionner les installations portuaires concurrentes qui risquent de compromettre le fonctionnement à pleine capacité des grands ports existants.

[Text]

Mr. Fontana: But are you saying, though, as an example, that if we devolved ourselves of that responsibility by turning them over to another authority, be it provincial or municipal or even a private-sector one... would that be fine, you would enjoy the competition? Or are you asking us to direct, in the example of containerization you used... that we concentrate all our container operations in those three ports and not allow them in other ports?

Ms Paquin: No, that's not what we're suggesting. We're suggesting that indeed there is a very clear need for a national policy that will set standards; that will license the building of new facilities here and there, depending on the overall needs of the country as a whole.

With all due regard to the financing problem, I think the end object here is to make sure the major facilities we need can get access to financing so they're continuously updated.

Mr. Fontana: My point is this. Say we decided these ports were not viable for the federal government to run, and we decided to offer them to the provinces or to the communities or to the private sector. What if they decided to put the financing, the capital, in for containerization? Is that fine with you?

So competition... you're not saying remove those ports from the competitive environment. You're saying stop any subsidies from the federal government on those ports that are not viable; that can't sustain—

Ms Paquin: Whether it's the federal government or the provincial government, neither can afford to subsidize facilities any more. But if you look just at these three main ports, you'll see there are facilities within those terminals that are being subsidized, and they're being paid for by the big container operators that are still managing to be successful in Canada.

It's to our advantage as Canadians to attract these container carriers if they can be low-cost operators, and we've identified certain niches where we can be a low-cost operator. I don't think we want to make sure we have all the facilities in Canada to make sure we can carry all the goods to, say, South America, because it's probably cheaper to carry those goods via a U.S. port.

Mr. Fontana: I have another problem. We've heard quite often in our travels that we have too many ports and not enough customers; ports chasing the little cargo we generate. But other than the criteria of subsidization to determine which ports should stay and which ones should go... is that the only guideline the government should use?

You're talking about disrupting communities. You're talking about a tremendous number of job losses, probably even within your own province or within your own—

Ms Paquin: We're talking mostly regional.

Mr. Dubreuil: I can complement this answer that was given to you.

We have to use certain criteria. First, yes, it's obvious that it has to be self-sufficient, because everybody's looking at cutting costs. But you also have to use other criteria.

[Translation]

M. Fontana: Mais dites-vous que si le gouvernement fédéral cédait ses responsabilités, par exemple, aux autorités provinciales ou municipales ou même à quelques exploitants privés, cela vous conviendrait, que vous seriez heureux de cette concurrence? Ou bien recommandez-vous, pour reprendre le cas des conteneurs dont vous avez parlé, que tout le trafic de conteneurs soit concentré dans ces trois ports, à l'exclusion de tous les autres?

Mme Paquin: Non, ce n'est pas notre position. Nous disons qu'il y a un besoin évident d'une politique nationale qui établisse des normes, qui donne son agrément à la construction de nouvelles installations ici ou là, en fonction des besoins d'ensemble du pays pris dans son entier.

Sur le plan du financement, je pense que l'objectif ultime doit être que les grands ports aient accès à un financement dont ils ont besoin pour se moderniser continuellement.

M. Fontana: Ma question est la suivante. Supposons que nous décidions que ces ports secondaires ne peuvent être gérés de façon viable par le gouvernement fédéral et que l'on décide de les offrir aux provinces ou aux collectivités locales, ou au secteur privé. Si ces nouveaux acquéreurs décidaient d'assurer le financement, d'investir dans la manutention des conteneurs, auriez-vous des objections?

Donc, la concurrence... vous ne demandez pas qu'on empêche ces ports de livrer concurrence. Vous dites qu'il faut supprimer toutes les subventions du gouvernement fédéral dans le cas des ports qui ne sont pas viables, qui ne peuvent se suffire...

Mme Paquin: Ni le gouvernement fédéral ni les gouvernements provinciaux n'ont plus les moyens de subventionner qui que ce soit. Mais si vous prenez simplement ces trois ports principaux, vous verrez que certaines des installations sont subventionnées et le prix en est payé par les grands exploitants de conteneurs qui parviennent encore à prospérer au Canada.

Il est dans notre intérêt national d'attirer ces transporteurs de conteneurs s'ils peuvent pratiquer des bas tarifs et nous avons identifié certains créneaux où nous pouvons offrir des services économiques. Il ne s'agit pas de se doter au Canada de toutes les installations voulues pour assurer le transport de toutes les marchandises, admettons, vers l'Amérique du Sud, car il en coûte sans doute moins cher de les faire transiter par un port américain.

M. Fontana: J'ai un autre problème. On nous a dit assez souvent au cours de nos déplacements qu'il y a au Canada trop de ports et pas assez de clients, que les ports rivalisent pour le peu de fret disponible. Mais en dehors du critère des subventions, pour déterminer quels ports doivent rester en activité et lesquels devraient fermer... Y a-t-il d'autres critères sur lesquels le gouvernement pourrait se fonder?

Les fermetures entraîneraient des bouleversements dans les localités concernées et d'énormes pertes d'emploi, peut-être dans votre province ou dans votre...

Mme Paquin: Surtout au niveau régional.

M. Dubreuil: Je peux compléter la réponse qui vous a été donnée.

Il faut se fonder sur certains critères. Premièrement, il est évident que les ports doivent être autosuffisants, car tout le monde cherche à réduire ses frais. Mais il y a d'autres critères encore.

[Texte]

Another criterion is that we have to optimize the utilization of the ports. The only way our ports will remain competitive is if they are fully utilized.

The second one is the question of directing the cargo. It's very easy to direct cargo from one area to another. Very often certain facilities have been developed strictly because there was a low cost, a port was subsidized, and it was directed there. That is why we're talking about a national regulatory body. What we don't want to have is internal competition inside our own country, ports bidding against each other and fighting for the same cargo, because then we end up with the same problem of under-utilization. So you need a policing body to control that. That's the other thing that it is very important to define clearly.

[Traduction]

Un autre critère est qu'il faut optimiser l'utilisation des ports. La seule façon pour que nos ports restent compétitifs est de veiller à ce qu'ils tournent à plein rendement.

Le deuxième élément est le flux des marchandises transportées. Il est très facile de détourner ce flux d'une région vers une autre. Très souvent, certaines installations ont été construites pour la seule raison qu'il y avait un port de faible coût, subventionné, si bien que les marchandises étaient dirigées vers celui-ci. C'est pourquoi nous parlons d'un organisme réglementaire national. Ce que nous ne voulons pas, c'est une concurrence interne, à l'intérieur même de notre pays, telle que des ports se battraient entre eux pour le même fret, car nous aboutirions alors au même problème de sous-utilisation. Il faut donc un organisme régulateur contrôlant tout cela. C'est l'autre aspect qu'il est très important de définir clairement.

● 1845

The third point is that it is obvious you will create certain problems. You cannot eliminate ports without creating problems. The analysis of the cargo flow will be very important. But when you do the analysis, you cannot avoid going back to the original criterion, which is maximizing the utilization of your port in order to become a low-cost operator. So you always go back to the origins whenever you're doing the research on a specific port and making a decision about who should be closed and who should not. This will be a very difficult job to do, but it has to be done.

Ms Paquin: Take the example of Belledune.

Mr. Dubreuil: For example, we make reference to Chatham and Newcastle. Chatham and Newcastle were built about 10 or 15 years ago to serve one particular industry, and that shipper today is using either the Forterm terminal, container, or U.S. ports. Some of the cargo is railed south and loaded in U.S. ports. Now we are looking at building another port in Belledune for the same shipper, while Chatham and Newcastle are dormant ports. That's where we have to police ourselves as a country to make sure we avoid spending money like that.

Mr. Paquin: I might add that can only be done by the group that provides the financing. If we're going to have facilities that are self-supporting, they have to become self-financing. We say that the national ports should aim to be self-financing. They should be run essentially as public utilities are. There should be a federal regulatory body that licenses the new projects and that sets rates they can charge, and the rates can be published for all to know and use.

With regard to the small regional ports, normally regional ports are dependent on one, two, or three major customers they serve, and I think these regional ports should be offered to these people. If there's a single user port, the user should have the opportunity to buy it and run it. If it has to be a multi-user port, there should perhaps be some sort of entity formed to operate it and optimize the capacity, and the people who have a stake in it should invest in it.

The Chairman: Thanks, Mr. Paquin.

Troisièmement, il est évident que cela va engendrer certains problèmes. On ne peut fermer des ports sans que cela ne pose de problèmes. Il importera de faire une analyse serrée des flux de fret. Mais pour cette analyse, on ne pourra éviter de partir toujours du critère initial, à savoir la nécessité de maximiser l'utilisation des ports de façon à comprimer les coûts. Chaque fois que l'on fait des recherches sur un port donné et qu'il s'agit de décider quel port fermer et lequel conserver, il faut toujours partir de cet impératif. Ce sera une tâche très difficile, mais indispensable.

Mme Paquin: Prenez l'exemple de Belledune.

M. Dubreuil: Nous parlons, par exemple, de Chatham et Newcastle. Chatham et Newcastle ont été construits il y a 10 ou 15 ans pour desservir une industrie en particulier, laquelle utilise aujourd'hui soit le terminal Forterm, soit des conteneurs, soit des ports américains. Une partie de la marchandise est transportée par chemin de fer jusqu'à des ports américains. On parle aujourd'hui de construire un autre port à Belledune pour le même expéditeur, tandis que Chatham et Newcastle sont à peu près inactifs. C'est là qu'il s'agit d'imposer une discipline à l'échelle nationale pour éviter de gaspiller l'argent de cette façon.

M. Paquin: J'ajouterai que cela ne peut être fait que par le groupe qui assure le financement. Si nous voulons avoir des installations portuaires autosuffisantes, les ports vont devoir se financer eux-mêmes. Nous disons que les ports nationaux devraient viser l'autonomie financière. Ils doivent être gérés à peu près comme les services publics. Il devrait exister un organisme réglementaire fédéral agréant les nouveaux projets et fixant les tarifs pouvant être pratiqués, les barèmes devant être publiés afin que tout le monde puisse les connaître.

Pour ce qui est des petits ports régionaux, en général ces derniers dépendent d'un, deux ou trois grands clients qu'ils desservent et je pense que ces ports régionaux devraient être confiés à ces derniers. S'il y a un port n'ayant qu'un seul usager, ce dernier devrait avoir la possibilité de l'acquérir et de le gérer. Si le port dessert des usagers multiples, il faudrait peut-être former une quelconque entité pour le gérer et en optimiser la capacité, c'est-à-dire que les intéressés devraient être appelés à investir dans cette installation.

Le président: Je vous remercie, monsieur Paquin.

[Text]

Just before we go to Mr. Comuzzi, I have a supplementary question. You don't want the bureaucracy and the expense of the bureaucracy that goes with the port you spoke of. After hearing what you've said to Joe, do you still see a role for the Canada Ports Corporation regarding coordination, licensing, rate-setting, and that kind of thing?

Ms Paquin: The role has to be limited, and they certainly shouldn't be marketing all over the place. The local ports do the same kind of marketing our companies do for existing lines or for cargoes that are going currently across the river or next door. If they're going to do some marketing, let them go get new shipping lines or new cargoes, not the ones that are currently going through our Canadian facilities. I think they could have a very, very limited role compared to what they've been mandated to take on right now.

Mr. Paquin: Mr. Chairman, to answer your question directly, you referred to Canada Ports Corporation. We're saying here that there is an obvious need for the owner of the facilities that provides the financing to play a role in defining a general policy under which these facilities will be built and operated, much as you do for airports and roads and other public utilities.

• 1850

Mr. Comuzzi: I was interested in what you were saying about the addition of another port. Here we are trying to rationalize ports and you said something about another. . . What's. . . ?

Mr. Dubreuil: Belledune.

Mr. Comuzzi: Have you already built a port somewhere on behalf of Belledune?

Mr. Dubreuil: We've announced a major investment of \$32 million to extend the port facility. There is already a port facility to handle bulk cargo. What they're planning to do is extend the facility, build another dock, and build a shed to accommodate forest products from the New Brunswick area.

The Chairman: That's a loan by the federal government of \$20 million, along with provincial funding.

Mr. Dubreuil: I don't know how it's financed, but it's—

The Chairman: It's important to know that it's financed as a loan, though. The money is not just being thrown at it by the federal government.

Mr. Comuzzi: Unless you want to take on the line of questioning, Mr. Chairman. . .

Did you say that it was being built for a specific company to handle certain goods that had already been operating in two other centres and that their mandate was expanded in those two other centres, or those two other centres closed? Tell me what you said.

[Translation]

J'aimerais poser une question supplémentaire avant de donner la parole à M. Comuzzi. Vous refusez la bureaucratie, et les frais qui y sont associés, qui pèsent sur le port dont vous avez parlé. Vu la réponse que vous avez donnée à Joe, pensez-vous que la Société canadienne des ports a un rôle à jouer sur le plan de la coordination de la délivrance de permis, de la fixation des barèmes de tarifs et ce genre de choses?

Mme Paquin: Ce rôle doit être limité, et elle devrait éviter de faire de la promotion commerciale un peu partout. Les ports locaux font le même genre de travail de marketing que ce que font nos agents pour les compagnies de navigation existantes ou pour le fret qui est actuellement dérouté vers le sud ou la porte d'à côté. Si elle va avoir une activité de promotion commerciale, qu'elle s'attache à faire s'implanter de nouvelles compagnies de navigation ou trouver du nouveau fret, sans chercher à nous enlever celui qui passe actuellement par nos installations canadiennes. Je pense que son rôle devrait être considérablement restreint par rapport à celui qu'elle assume actuellement.

M. Paquin: Monsieur le président, pour répondre directement à votre question, vous parlez de la Société canadienne des ports. Nous disons ici qu'il y a un rôle évident à jouer pour le propriétaire des installations, qui en assure le financement, sur le plan de l'établissement d'une politique générale régissant la construction et l'exploitation de ces ports, un peu comme dans le cas des aéroports, des routes et des autres services publics.

M. Comuzzi: J'ai noté avec intérêt ce que vous avez dit au sujet de la construction d'un autre port. Nous sommes en train de rationaliser le réseau portuaire et vous avez fait état d'un autre. . . Comment s'appelle-t-il. . . ?

M. Dubreuil: Belledune.

M. Comuzzi: Avez-vous déjà construit un port quelque part pour le compte de Belledune?

M. Dubreuil: On a annoncé un investissement important, de l'ordre de 32 millions de dollars, pour agrandir le port. Il y a déjà là une installation de manutention de vrac. On prévoit d'agrandir le port, de construire un autre quai, de même qu'un entrepôt pouvant recevoir des produits forestiers du Nouveau-Brunswick.

Le président: Il y aura un prêt du gouvernement fédéral de 20 millions de dollars, ainsi qu'un financement provincial.

M. Dubreuil: Je ne sais pas comment il sera financé, mais il. . .

Le président: Mais il est important de signaler qu'il s'agit d'un prêt. Ce n'est pas un investissement à fonds perdus du gouvernement fédéral.

M. Comuzzi: Si vous voulez poser vous-même les questions, monsieur le président. . .

Disiez-vous que cette installation est construite pour une entreprise donnée, la manutention de certaines marchandises qui transitent déjà par deux autres ports et que ces deux autres ports vont fermer? Pourriez-vous répéter ce que vous avez dit?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Dubreuil: It is to serve one particular shipper and a few others. In the Miramichi River are the Repap group, for example, which is a forest products producer, and some sawmills in the area. I could not tell you the name of the sawmill; it's a whole variety, a small group. About 10 or 12 years ago we built two ports to accommodate that cargo.

Mr. Comuzzi: Which were?

Mr. Dubreuil: Chatham and Newcastle. This has worked for a few years, but if you look at the shipping trade now, the big and large carriers don't want to stop in three or four different ports in one area. What they want is to concentrate the cargo in one major area and then go and load full loads that will be going to Asia or anywhere in the world. With that trend, naturally those ports were closed.

Now, from what we can understand, we're going to repeat, for the same reason and the same group of shippers, another facility that will be used again on a smaller scale, while, when we look on the ship operation side, the trend is toward concentration and building huge load centres because they need low rates and high productivity.

Mr. Comuzzi: How does that affect ports that already have the facilities within the immediate area?

Mr. Dubreuil: That is very simple. The Port of Saint John, for example, has been investing in a forest products terminal for the last 20 years, in terms of shed, infrastructure, floating ramp, and various other things. On the other side, the contractor terminal operator has been investing in modern equipment, changing and developing new equipment and new ways of handling cargo in order to maximize productivity. So in the last 20 years cargo has moved up.

Mr. Comuzzi: That was just for clarification. Let me get to what I want to ask.

You are a very successful company and have been for a number of years. You're one of the largest in the industry in Canada. We've got to get the costs of shipping our products down. There's absolutely no question that the people who produce goods in this country are no longer going to be held hostage to shipping, rail lines or anything. They're going to make alternate arrangements, as the potash industry has shown it's going to do.

• 1855

What you are saying to us is that you want the costs of the administration of our ports rationalized, and that will eventually reflect on your lease rates. You lease these properties from ports.

Mr. Dubreuil: Yes.

Mr. Comuzzi: If they rationalize their costs, their policing services, and all the other —

Mr. Dubreuil: Yes.

M. Dubreuil: Il s'agit de servir un expéditeur en particulier, et quelques autres. Dans le Miramichi, il y a le groupe Repap, par exemple, qui est un fabricant de produits dérivés du bois et quelques scieries de la région. Je ne connais pas le nom de la compagnie de sciage, il s'agit en fait d'un groupe de plusieurs scieries. Il y a 10 ou 12 ans, on a construit deux ports pour le transport de ces marchandises.

M. Comuzzi: Lesquels?

M. Dubreuil: Chatham et Newcastle. Cela a fonctionné pendant quelques années, mais si vous regardez aujourd'hui le transport maritime, les gros transporteurs ne veulent pas faire escale successivement dans trois ou quatre ports d'une même région. Ils veulent pouvoir concentrer tout le fret dans un même grand port, afin de pouvoir charger leurs navires qui vont aller desservir l'Asie ou quelque autre région du monde. Du fait de cette tendance, ces ports ont naturellement été fermés.

Si j'ai bien compris, on va aujourd'hui répéter la même erreur, pour la même raison et pour le même groupe d'expéditeurs, en construisant encore une autre installation de petite envergure, alors que la tendance du côté des transporteurs est à la concentration, à la création de gros centres de groupage des marchandises, de façon à pouvoir réduire les tarifs et atteindre une haute productivité.

M. Comuzzi: En quoi cela affecte-t-il les ports déjà existants dans les environs immédiats?

M. Dubreuil: C'est très simple. Le Port de Saint John, par exemple, investit dans la manutention des produits forestiers depuis une vingtaine d'années, construisant un hangar, une infrastructure, une rampe flottante et diverses autres choses. L'exploitant du terminal lui-même a investi dans un matériel moderne, l'achat d'équipements nouveaux et de nouvelles méthodes de manutention de la marchandise afin de maximiser la productivité. C'est pourquoi le volume d'activités a augmenté au cours des 20 dernières années.

M. Comuzzi: Toutes ces questions visaient simplement à préciser le contexte. Venons-en maintenant à la question que je veux poser.

Vous êtes une entreprise très prospère, et ce depuis pas mal d'années. Vous êtes l'un des chefs de file dans votre secteur, au Canada. Il nous faut réduire nos frais de transport maritime. Il est évident que les entreprises qui fabriquent des biens dans notre pays ne vont plus accepter d'être les otages des compagnies de transport maritime, des chemins de fer ou de qui que ce soit. Ils prendront des dispositions autres, comme les producteurs de potasse l'ont fait savoir.

Ce que vous nous dites c'est que vous souhaitez que les frais administratifs de nos ports soient rationalisés, ce qui en bout de chaîne fera baisser vos loyers. Vous louez ces installations aux ports. Les ports vous louent ces installations.

M. Dubreuil: Oui.

M. Comuzzi: Si les ports réduisent leurs frais généraux, rationalisent les services de police et tous les autres. . .

M. Dubreuil: Oui.

[Text]

Mr. Comuzzi: —that will affect your rate and your operating abilities.

If we rationalize. . . I'm not sure, but I'll ask the question. You have no control over the cost of your longshoremen?

Mr. Dubreuil: We do to a certain degree, because we participate in the various associations—but to a certain degree.

Mr. Comuzzi: But you end up with a package. We've heard some stories around here about what longshoremen make—

Mr. Dubreuil: Yes.

Mr. Comuzzi: —in British Columbia, Montreal, Quebec City. I know what they make. There are some very, very serious problems with how we treat those people. . . through a number of years of negotiating and so on and so forth.

If we as this committee were to do something to reduce the cost of administration so you got a more viable lease—operating capability and were to come to grips with this horrendous problem of being held hostage by the shippers in the country, will those savings reflect in the rates you'll eventually charge your customers, or ask of your customers, who come to do business in Canada? And how much will that affect them?

Mr. Dubreuil: It will definitely have an impact on the rate structure. First of all, the shippers are well aware of the various tariffs charged and the various tariffs we are paying. So naturally if, for example, the Port of Saint John comes and announces that it is reducing the fee per tonne it charges terminal operators by 20%, immediately the shippers will come and knock at our door and ask for the same proportional reduction in their rates.

The other aspect we mention in our proposition is that by closing ports you maximize utilization. That's the only way we will reach high productivity.

I'll give you an example. We are loading units of wood pulp; eight bales of wood pulp. In the port of Saint John, which is now specialized, we are regularly averaging. . . we load that cargo at 350 tonnes per gang—hour. We charge an average rate in the area of \$5 per tonne. We load the same cargo in Montreal. We do about 60 tonnes an hour and we have to charge \$16, \$17, and \$18 per tonne.

That's why we say we have to develop special skills, special niche areas, in ports that are well selected to reduce costs and offer that to shippers.

Mr. Comuzzi: But if those things were brought into line, it would reflect in our ability to bring more customers into Canada: am I correct on that? We're not going to reduce costs and increase your profits. How do we control that?

Ms Paquin: We have several customers, shipowners, that over the years have come to Canada on a regular basis, offering their services, and that will no longer come because they say it's just too expensive to go into that system, they're going to put their ships elsewhere.

[Translation]

M. Comuzzi: . . . cela se répercutera sur vos loyers et votre capacité opérationnelle.

Si on rationalise—je ne sais pas trop, je vous pose la question. Vous n'exercez aucun contrôle sur le coût des débardeurs?

M. Dubreuil: Si, dans une certaine mesure, car nous participons aux diverses associations—mais uniquement dans une mesure réduite.

M. Comuzzi: Mais vous êtes tenus d'appliquer certains barèmes. Nous avons entendu toutes sortes de choses sur les salaires des débardeurs. . .

M. Dubreuil: Oui.

M. Comuzzi: . . . en Colombie-Britannique, à Montréal, à Québec. Je sais combien ils gagnent. La façon dont ces débardeurs sont payés pose quelques problèmes très, très graves. . . et cela résulte d'années de négociation, etc.

Si nous, dans ce Comité, parvenions à réduire les frais administratifs afin que vous puissiez bénéficier de loyers moins chers, et que nous parvenions à régler cet énorme problème qui fait que les expéditeurs sont pris en otage dans ce pays, est-ce que ces économies seraient répercutées sur les tarifs que vous faites payer aux clients, qui viennent faire affaire au Canada? Et dans quelle mesure cela changerait-il les choses pour eux?

M. Dubreuil: Cela aurait certainement un effet sur les tarifs. Premièrement, les expéditeurs connaissent très bien les divers tarifs perçus et ceux que nous-mêmes payons. Donc, naturellement, si le port de Saint John, par exemple, annonçait qu'il réduit de 20 p. 100 les droits par tonne qu'il facture aux exploitants de terminal, immédiatement tous les expéditeurs viendraient frapper à notre porte et exiger que nous réduisions nos tarifs en proportion.

L'autre aspect que nous mentionnons dans notre proposition, est que la fermeture d'un certain nombre de ports maximiserait l'utilisation des ports qui resteraient. C'est la seule façon de parvenir à un niveau élevé de productivité.

Je vais vous donner un exemple. Nous transbordons de la pâte à papier. Dans le port de Saint John, qui est aujourd'hui spécialisé dans ce trafic, nous chargeons en moyenne 350 tonnes par heure avec une équipe de débardeurs. Nous facturons un taux moyen de l'ordre de \$5 la tonne. Nous chargeons le même fret aussi à Montréal. Là, nous ne dépassons pas 60 tonnes par heure et nous devons facturer 16\$, 17\$ et 18\$ la tonne.

C'est pourquoi nous disons qu'il nous faut acquérir des savoir-faire spécialisés, occuper des créneaux spécialisés dans des ports soigneusement choisis, afin de réduire les coûts et offrir ces économies aux expéditeurs.

M. Comuzzi: Mais si nous parvenions à rationaliser tout cela, cela vous permettrait d'attirer une clientèle plus nombreuse au Canada, n'est-ce pas? Cette réduction de coûts ne servirait pas uniquement à gonfler vos profits. Comment contrôler cela?

Mme Paquin: Nous avons plusieurs clients, des armateurs, qui desservaient régulièrement le Canada par le passé et qui ont cessé de le faire car les coûts chez nous sont tout simplement trop chers, si bien qu'ils préfèrent placer leurs navires ailleurs.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Comuzzi: In your report, at page 11, you speak of the sophisticated intermodal infrastructure necessary to compete with U.S. ports. You say facilities in these ports have operated at close to capacity—I agree with you—and should be self-supporting and capable of providing for new investment. “Self-supporting.”

The situation in the port of Montreal, we find out—and it’s not prevalent in the other ports you mentioned—is it requires substantial dredging every year...and the cost—and we do not have a breakdown yet—for ice-breaking. That’s essential for the port of Montreal to be a year-round port. Eventually, in the new scheme we’re trying to develop in this country, do those costs then become your costs?

Mr. Dubreuil: Not in the river system. We are the terminal operator. What we have to do is—

Mr. Comuzzi: It will show up on your package.

Mr. Dubreuil: Pardon me?

Mr. Comuzzi: It’ll show up on your cost. If the Port of Montreal, or the Port of Halifax or whatever it may be, starts to pick up the tab for whatever it costs to dredge every year in order for that port to be operative, and picks up the tab for whatever it’s going to cost to continue ice-breaking, not counting flood conditions, that will eventually reflect in your lease rate. Am I right there?

• 1900

Mr. Dubreuil: On the dredging portion you’re right, because the port is doing the dredging and it will reflect on the rental they’re going to charge us as the terminal operator when we’re leasing the facility.

On the ice-breaking, it’s the shipowner that is paying it to the various services, because the shipowner has to pay a fee to come into Canada and eventually it will be reflected on that.

There’s a grey area there, because the portion I’m not familiar with is how the ship operator will be paying that charge. Is it really he who pays in his berthage, in his docking fee, or is it the taxpayer who is paying because it is subsidized?

Mr. Comuzzi: But as users of the facility you’re willing to pick up the tab for whatever it costs to dredge on an annual basis in order that that port is—

Ms Paquin: You have to go even further than that. Not many ships need the dredging. The ships our company handles don’t need more than the 35 feet we have. Specific vessels, especially container vessels, obviously want to reduce their unit costs and to get into bigger tonnage, and they’re the ones that really need the increased dredging.

How do you apportion the costs? I think the users that need the service somehow have to find a way to pay for it. But the ones that don’t need it needn’t be required to pay for that.

It’s the same with ice-breaking. We have in our fleet ice-class tonnage. It can go through the St. Lawrence without using a coast guard vessel or ice assistance of some kind. These people can’t be expected to pay, because they’ve already paid to get the ice class on their tonnage.

M. Comuzzi: Dans votre mémoire, à la page 11, vous parlez de l’infrastructure intermodale sophistiquée qui est nécessaire pour soutenir la concurrence des ports américains. Vous dites que les installations dans ces ports tournent presque à pleine capacité—et je suis d’accord avec vous—et devraient s’autofinancer et même pouvoir dégager les capitaux pour les investissements nouveaux. Ils doivent s’autofinancer.

Nous avons vu qu’à Montréal—et c’est une situation qui ne se retrouve pas dans les autres ports que vous avez mentionnés—il faut procéder à un dragage important chaque année, à quoi s’ajoutent des frais élevés de brise-glace. Nous n’avons pas encore la ventilation entre les deux postes de coût. Mais c’est essentiel pour que le port de Montréal puisse tourner toute l’année. Est-ce que dans le nouveau régime que nous essayons de mettre en place, vous aurez à assumer vous-mêmes ces coûts?

M. Dubreuil: Pas dans le système fluvial. Nous sommes l’exploitant de terminal. Ce que nous faisons. . .

M. Comuzzi: Mais cela se répercutera sur vos frais.

M. Dubreuil: Pourriez-vous répéter?

M. Comuzzi: Cela se répercutera sur vos coûts. Si le port de Montréal, ou le port de Halifax ou n’importe quel autre commence à payer lui-même le coût du dragage nécessaire chaque année et doit assumer les frais de brise-glace, cela finira par se répercuter sur le montant de vos loyers. N’ai-je pas raison?

M. Dubreuil: Pour ce qui est du dragage, vous avez raison, car le port se charge du dragage et cela va se refléter sur les loyers des installations que nous louons en tant qu’exploitant du terminal.

Pour ce qui est des services de brise-glace, c’est l’armateur qui paie, car ses navires paient des droits portuaires au Canada et le coût sera répercuté sur ces derniers.

Ce n’est pas encore très clair car je ne sais pas sous quelle forme les compagnies de navigation paieront. Est-ce qu’elles paieront par le biais des droits de mouillage ou bien est-ce le contribuable qui paie parce que ces services sont subventionnés?

M. Comuzzi: Mais en tant qu’utilisateurs du port, vous êtes prêts à payer la facture du dragage annuel afin que le port soit. . .

Mme Paquin: Il faut aller plus loin que cela. Peu de navires ont besoin du dragage. Les navires que nous recevons n’ont pas besoin d’une profondeur supérieure aux 35 pieds que nous avons. Certains navires spécifiques, et particulièrement les porte-conteneurs, cherchent évidemment à réduire leurs frais unitaires et voudraient augmenter leur tonnage, et ce sont donc eux qui ont réellement besoin du dragage.

Comment répartir les frais? Je pense qu’il faudra trouver une méthode telle que les usagers qui ont besoin du service le paient. Ceux qui n’en ont pas besoin ne devraient pas être appelés à payer.

Même chose pour les services de brise-glace. Nous avons dans notre flotte des navires de cote glace. Ils peuvent emprunter le Saint-Laurent sans avoir besoin de brise-glace ou d’assistance d’aucune sorte. On ne peut attendre des propriétaires de ces navires qu’ils paient les services de brise-glace car ils ont déjà à payer pour construire des navires résistants.

[Text]

It's very difficult to try to charge users that don't need it. So there has to be some kind of mechanism that's fair.

Mr. Comuzzi: If there was a fair mechanism, then your company would have no problem with accepting it, if you were involved in formulating the plans?

Ms Paquin: If it's something that we need and we ask for, then we would expect to pay for it.

Mr. Dubreuil: The main thing is to ensure that the rules are set clearly. Once they are set clearly and are equal for everybody, there's no problem. What is a problem is when rules change all over the system.

Mr. Fontana: We don't have much time, but if it's not covered here and you can't give me a short answer, then perhaps you can give us an addendum to this report. I'm interested because you operate in both Canada and the United States.

I'd like you to do a comparison for this committee as to what those cost differentials are as you see them. For us to get into this competitive environment—and I agree totally with what Mr. Comuzzi has said—we need to look at every aspect of the costs, and that's what we're trying to do along the system to get the unit costs down so we can get a lot more shippers to come to Canada, and thereby the pie becomes bigger.

I agree with your comments on capacity, and that's something we're obviously going to have to look at. In order to look at those costs—and you talked about longshoremen, and we're looking at that—I would like you to give us, if possible, as best you can, because you operate in both our environment and that of the United States, the comparisons so we can look, as a government, at the system to see where the costs have to come down and how we can rationalize, how we can build that better environment.

Perhaps you're in a better position to do it because you operate on both sides of the border. We would appreciate that, if it's not causing you too many problems. It would probably be worth while.

The Chairman: Within reason.

Mr. Fontana: Of course.

Mr. Dubreuil: I'll give you a quick example on the labour side only.

The way we work in the Canadian system is that once the geographic certification is given to a port, the Labour Code forces the employer to go to an association. You have no choice; you have to negotiate with one union only, which doesn't have any competitor.

If you go south of the border, in the same port you could have terminals that are run by ILA, others by the Teamsters, and others by non-union people. There is competition between union groups.

When the union knows that you're not allowed to deal with anybody else, it changes the whole bargaining process. Naturally, they'll adopt a different attitude if they know that if we can't reach an agreement with them, then we'll switch to another group. It changes the whole process.

[Translation]

Il est très difficile de facturer ces services à des usagers qui n'en ont pas besoin. Il faut donc trouver un mécanisme équitable.

M. Comuzzi: Si l'on proposait un mécanisme équitable, votre société ne s'y opposerait pas, dans la mesure où il y aurait une consultation préalable.

Mme Paquin: S'il s'agit d'un service dont nous avons besoin et que nous réclamons, nous serons disposés à le payer.

M. Dubreuil: Ce qui compte, c'est d'avoir des règles claires. Une fois qu'elles sont clairement établies et qu'elles placent le monde sur un pied d'égalité, il n'y a pas de problème. Les problèmes surgissent lorsque les règles changent sans cesse.

M. Fontana: Il ne nous reste plus beaucoup de temps, et si la réponse à ma question n'est pas déjà contenue dans le mémoire et si vous ne pouvez me donner une réponse brève, vous pourriez peut-être répondre par écrit plus tard. Je suis intéressé par le fait que vous soyez présents aussi bien aux États-Unis qu'au Canada.

J'aimerais que vous nous indiquiez quelles sont les différences de coûts telles que vous les percevez. Si le Canada veut devenir compétitif—et je suis totalement d'accord avec ce que M. Comuzzi a dit—il faut scruter chaque poste de coûts, et c'est ce que nous essayons de faire à tous les niveaux du système pour faire baisser les frais unitaires et attirer davantage d'expéditeurs au Canada, ce qui fait grossir l'ensemble du gâteau.

Je suis d'accord avec ce que vous disiez de la capacité, c'est manifestement ce dont nous allons devoir tenir compte. Pour ce qui est de ces coûts—et vous avez parlé des débardeurs et nous nous penchons aussi sur cet aspect—j'aimerais que vous fassiez, du mieux de vos connaissances, et puisque vous êtes présents aussi bien dans les ports canadiens qu'américains, une comparaison des coûts, afin que nous, au gouvernement, sachions quels coûts doivent baisser et comment rationaliser les ports; comment construire un meilleur rendement.

Vous êtes peut-être bien placés pour cela car vous êtes présents des deux côtés de la frontière. Si cela ne vous pose pas trop de problèmes, nous vous serions reconnaissants de ce travail. Cela en vaudrait sans doute la peine.

Le président: Dans les limites du raisonnable.

M. Fontana: Bien entendu.

M. Dubreuil: Je vais vous donner un exemple rapide concernant les coûts salariaux.

De la façon dont le système canadien fonctionne, une fois qu'une accréditation géographique est donnée à un port, le Code du travail contraint l'employeur à s'adresser à une association. Il n'a pas le choix; il est obligé de négocier avec un seul syndicat, qui n'a aucun concurrent.

Aux États-Unis, en revanche, vous pourriez avoir dans le même port des terminaux dont les dockers sont membres de l'ILA, d'autres dont la main-d'œuvre est assurée par les Teamsters, et d'autres encore qui sont non syndiqués. Il y a concurrence entre les groupes syndiqués.

Lorsque le syndicat sait que vous ne pouvez vous adresser nulle part ailleurs, cela modifie tout le processus de négociation. Naturellement, l'attitude serait différente s'il savait que, à défaut d'accord avec lui, nous nous adresserions à un autre groupe. Cela change tout le processus.

[Texte]

[Traduction]

• 1905

Mr. Fontana: That's precisely the kind of information and examples I would like in order to take a look at that. Thank you.

Mr. Comuzzi: Just one other question, if I may, Mr. Chairman.

You obviously have a lot of activity in the St. Lawrence Seaway system. What is the single, most important reason for your customers not wanting to use the seaway?

Mr. Dubreuil: I would say it is the cost, but mainly the time. A ship costs between \$8,000 and, for some of the specialized carriers, \$20,000 a day to operate. Going up the seaway would cost them probably an extra 10 days on a voyage. They still carry the same tonnage.

A ship will give you a good return if it is moving and doesn't stay in port long. So to carry, for example, forest products to Asia, it's easier if the carrier loads a large load in Saint John, New Brunswick, one stop, and goes immediately to Asia, as compared to stopping in Halifax, Saint John, Quebec, and Montreal and going up the seaway. The seaway will add an extra six days.

So you have not only the toll but also the ship's costs. When you're adding that component and dividing by a certain amount of tonnes, because your rate is so much per tonne, the cost is going up.

Mr. Comuzzi: When you talk about time, do your customers see a delay, other than the time of travel, more so in the seaway than—

Mr. Dubreuil: It's not the delay; it is the overall trip. They say, I'm loading 20,000 tonnes from A to B. It's going to take me 10 days. My cost is x , so here is my freight. If I go through the seaway, instead of doing it in 10 days I'm doing it in 18 days. It's still the same amount of tonnes. You're dividing, so your rate goes up.

Mr. Fontana: So maybe we should have an incentive on the seaway to reduce that cost.

Mr. Dubreuil: But it is a fact that ships' time is very important. It's an important component in the cost of carrying goods, so it's vital.

The Chairman: Thank you, colleagues. I want to thank the representatives from Logistec for their submission and for answering our questions. Thank you for your time.

Mr. Paquin: Thank you very much.

Mr. Fontana: And for volunteering that additional information. That's very important.

The Chairman: Colleagues, our next meeting is at 9 tomorrow morning in room 705 in La Promenade across the street.

M. Fontana: C'est précisément le genre d'indication et d'exemples que j'aimerais avoir. Merci beaucoup.

M. Comuzzi: Juste une dernière question, si vous le permettez, monsieur le président.

Vous êtes manifestement très actifs dans le système de la Voie maritime du Saint-Laurent. Quelle est la raison prédominante qui fait que vos clients sont réticents à emprunter la Voie maritime?

M. Dubreuil: C'est le coût, mais surtout le temps. Le navire coûterait 8 000\$ par jour, 20 000\$ dans le cas de certains navires spécialisés. La remontée du Saint-Laurent rajoute probablement 10 jours à une traversée. Le navire ne transporte pas un tonnage supérieur pour autant.

Le navire rapporte à condition d'être constamment en mouvement et de rester le moins de temps possible au port. Donc, pour transporter, par exemple, des produits forestiers en Asie, il vaut mieux prendre un gros chargement à Saint John, au Nouveau-Brunswick, avec une seule escale, et mettre le cap immédiatement sur l'Asie, au lieu de s'arrêter à Halifax, Saint John, Québec et Montréal et de remonter la Voie maritime. La Voie maritime ajoute six jours au voyage.

Il n'y a pas que le péage, il y a aussi tous les frais fixes du navire. Lorsque vous ajoutez cet élément de coût, et que vous le divisez par le tonnage, le coût par tonne va augmenter.

M. Comuzzi: Du point de vue du temps, est-ce que vos clients souffrent de retard dans la Voie maritime autre que la seule durée du trajet. . .

M. Dubreuil: Ce n'est pas une question de retard, c'est la durée de la traversée totale. Disons que je charge 20 000 tonnes à transporter du point A au point B. Cela me prendra 10 jours. Mon coût est de x , ce qui me donne le tarif. Si j'emprunte la Voie maritime, au lieu de faire la traversée en 10 jours, il me faudra 18 jours. Le tonnage sera le même. Il faut diviser le coût par le tonnage, ce qui signifie que le tarif augmente.

M. Fontana: On pourrait peut-être offrir une incitation à emprunter la Voie maritime, de façon à réduire ce coût.

M. Dubreuil: Il ne reste pas moins que le temps d'un navire très précieux. C'est un élément important du coût du transport des marchandises, et c'est donc vital.

Le président: Je vous remercie, chers collègues. Je tiens à remercier les représentants de Logistec d'avoir présenté leur mémoire et répondu à nos questions. Merci beaucoup de votre temps.

M. Paquin: Merci beaucoup.

M. Fontana: Et d'avoir accepté de fournir ces renseignements supplémentaires. C'est très important.

Le président: Chers collègues, notre prochaine réunion aura lieu demain matin à 9 heures, dans la salle 705 de l'immeuble La Promenade, de l'autre côté de la rue.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the St. Lawrence Seaway Authority:

Glendon R. Stewart, President and Chief Executive Officer.

From Logistec Corporation:

Madeleine Paquin, President, Nortec Marine Agencies;

Jacques Paquin, Chairman of the Board;

Serge Dubreuil, President, Logistec Stevedoring.

TÉMOINS

De l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent:

Glendon R. Stewart, président et dirigeant principal.

De la Société Logistec Corporation:

Madeleine Paquin, présidente de l'Agence maritime du Nortec Inc.;

Jacques Paquin, président du conseil d'administration;

Serge Dubreuil, président, Logistec Arrimage.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 36

Thursday, March 23, 1995

Chairperson: Stan Keyes

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 36

Le jeudi 23 mars 1995

Président: Stan Keyes

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the national marine sector

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, étude du secteur maritime au Canada

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Stan Keyes

Vice-Chairmen: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Members

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana — (11)

Associate Members

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne — (7)

(Quorum 6)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Stan Keyes

Vice-présidents: Joe Comuzzi
Michel Guimond

Membres

Joe Fontana
Jim Gouk
Jake Hoeppner
Charles Hubbard
Jim Jordan
Raymond Lavigne
Paul Mercier
Anna Terrana — (11)

Membres associés

Vic Althouse
Leon Benoit
Cliff Breitzkreuz
John Duncan
Yvan Grose
Dick Harris
Elsie Wayne — (7)

(Quorum 6)

La greffière du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 23, 1995
(45)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:03 o'clock a.m. this day, in Room 705, La Promenade, the Chair, Stan Keyes, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes, Paul Mercier.

Acting Member present: Ivan Grose for Jim Jordan.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Marine Manufacturers Association (CMMA): Sandy Currie, Executive Director. From the Great Lakes Pilotage Authority: Richard Armstrong, Chairman. From the Canadian Exporters' Association: James D. Moore, Vice President, Policy; Ted Zier-Vogle, Vice President, Transportation, Noranda Sales Corporation Ltd.; Klaus Burhop, Corporate Director, Logistics, Avenor Inc. From Upper Lakes Group Inc.: Jack D. Leitch, Director. From the Canadian Fertilizer Institute: Bud Foley, POTACAN (Potash Company of Canada Limited); Walter Rozum, Nutrite; Roger L. Larson, Managing Director.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(2), the Committee resumed its consideration of the national marine sector. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated February 7, 1995, Issue No. 21.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 23 MARS 1995
(45)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit à 9 h 03, dans la salle 705, La Promenade, sous la présidence de Stan Keyes (*président*).

Membres du Comité présents: Joe Comuzzi, Joe Fontana, Michel Guimond, Charles Hubbard, Stan Keyes et Paul Mercier.

Membre suppléant présent: Ivan Grose pour Jim Jordan.

Aussi présent: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la «Canadian Marine Manufacturers Association (CMMA)»: Sandy Currie, directeur général. De l'Administration de pilotage des Grands Lacs: Richard Armstrong, président. De l'Association des exportateurs canadiens: James D. Moore, vice-président, Politiques; Ted Zier-Vogle, vice-président, Transports, «Noranda Sales Corporation Ltd.»; Klaus Burhop, directeur général, Logistique, «Avenor Inc.». De «Upper Lakes Group Inc.»: Jack D. Leitch, directeur. De l'Institut canadien des engrais: Bud Foley, POTACAN («Potash Company of Canada Limited»); Walter Rozum, «Nutrite»; Roger L. Larson, directeur général.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend son étude des questions relatives au secteur maritime du Canada. (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 7 février 1995, fascicule n° 21.*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, March 23, 1995

The Chairman: Order.

We have several witnesses to hear this morning, so, pursuant to Standing Order 108(2), today our committee will continue consideration of Canadian marine issues. As indicated in the study's terms of reference, our analysis is including an examination of the ports system, pilotage services, the St. Lawrence Seaway, and the Canadian Coast Guard.

Without further ado, we welcome to the table, from the Canadian Marine Manufacturers Association, Sandy Currie, the executive director.

Mr. Sandy Currie (Executive Director, Canadian Marine Manufacturers Association): Thank you for allowing me to make this presentation this morning.

• 0903

My name is Sandy Currie and, as stated earlier, I'm the executive director of the Canadian Marine Manufacturers Association, or the CMMA, as the industry knows it.

Our association mission is to promote the sport of boating while protecting members of the boating industry and consumers from unnecessary regulatory and tax burdens and operational restrictions. The association has a membership of 75 companies engaged in the manufacturing, distributing, and importation of almost 100% of the products used by the recreational boater in Canada. We do not have any members who are active in the retail or service sectors, and we maintain active relationships with other trade and consumer groups, both domestically and internationally.

CMMA members are responsible for the direct employment of over 5,000 Canadians. The domestic sales of our members total just over \$1 billion, with an additional \$350 million of products being exported to other markets around the world. The retail and service sectors provide an additional 4,000 full-time jobs for Canadians, and seasonal staff in the summer months complements the workforce.

I'd like to give you a little overview of the Canadian recreational boating scene.

The 1991 Canadian census determined that the Canadian population is 27.3 million. Of this total, 10 million live in Ontario, 3.3 million live in B.C., and 6.9 million live in Quebec. The 1994 Statistics Canada household facilities and equipment survey tells us that 1.3 million households own a recreational boat of one type or another. Using these statistics, we can compute that at least 3.4 million, or 12.5%, of all Canadians go boating at least once per year.

Statistically speaking, the same Statistics Canada study shows us that boating is most popular in the provinces of Ontario, B.C., and Quebec, and that is in the order in which the boat population is distributed.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 23 mars 1995

Le président: La séance est ouverte.

Nous entendons plusieurs témoins ce matin, dans le cadre de l'étude que fait le comité du secteur maritime, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement. Comme indiqué dans l'ordre de renvoi, nos travaux portent sur les ports, les services de pilotage, la Voie maritime du Saint-Laurent et la Garde côtière du Canada.

Sans plus tarder, nous souhaitons la bienvenue à la Canadian Marine Manufacturers Association, dont Sandy Currie est le directeur exécutif.

M. Sandy Currie (directeur exécutif, Canadian Marine Manufacturers Association): Merci de nous avoir invités à prendre la parole.

• 0905

Je m'appelle Sandy Currie, et comme on vient de vous le dire, je suis directeur exécutif de la Canadian Marine Manufacturers Association, connu dans notre secteur sous l'acronyme CMMA.

Notre association a pour mission de promouvoir la navigation de plaisance, et notamment en protégeant les fabricants et les consommateurs contre toute réglementation superflue, contre une imposition trop lourde et des restrictions à leurs activités. Notre association compte 75 sociétés et entreprises qui fabriquent, vendent et importent près de 100 p. 100 des produits de la navigation de plaisance canadienne. Nos membres n'appartiennent pas au secteur du détail ni des services, et nous entretenons des rapports étroits avec d'autres associations professionnelles et de consommateurs, aussi bien au Canada qu'à l'étranger.

Les membres de la CMMA emploient directement plus de 5 000 Canadiens. Nos ventes au Canada sont d'un peu plus d'un milliard de dollars, auxquels il faut ajouter 350 millions de dollars d'exportation dans le monde entier. Les secteurs du détail et des services correspondant représentent 4 000 autres emplois à temps plein supplémentaires au Canada, auxquels il faut encore ajouter des emplois d'été qui viennent faire l'appoint.

Je vais procéder à un petit survol de l'univers de la navigation de plaisance canadienne.

D'après le recensement canadien de 1991, la population canadienne est de 27,3 millions d'habitants, dont 10 millions en Ontario, 3,3 millions en Colombie-Britannique et 6,9 millions au Québec. D'après l'enquête de Statistique Canada de 1994 sur l'équipement des ménages, 1,3 million d'entre eux sont propriétaires d'un bateau de plaisance d'un type ou d'un autre. D'après ces statistiques, nous pouvons calculer qu'au moins 3,4 millions, soit 12,5 p. 100, des Canadiens font de la navigation de plaisance au moins une fois par an.

Toujours d'après cette même enquête statistique, c'est en Ontario, en Colombie-Britannique et au Québec que la navigation de plaisance est la plus pratiquée, et c'est également dans cet ordre que se répartissent les adeptes de ce sport.

[Texte]

There are over two million licensed pleasure boats in use in Canada at this time. In addition, there is a sizeable fleet—some estimates are in the range of 400,000—of other boats that are also in use but are not required to be licensed.

A copy of the Statistics Canada report to which I'm referring is appendix I.

There is a perception that all boaters are affluent people who regard the cost of boating as insignificant. I believe that this perception is incorrect and that most Canadians who go boating do so in small and relatively inexpensive boats. This is borne out by the facts in the Statistics Canada report showing that over 1 million households own canoes and rowboats. Both of these products are on the low-cost side of the price curve.

Many people also assume that boaters pay little or no money for the services they consume. This is in fact a very inaccurate assumption. Boaters contribute considerable moneys each year to governments for the services upon which they are dependent. For example, gasoline usage by recreational boaters generates over \$181 million in tax revenue for various governments.

In conclusion, these numbers confirm that recreational boating is not just a small cottage industry in existence for the benefit of a small and affluent group of Canadians at public expense.

Why am I here today? I'm here today because the boating industry and its customers, the recreational boaters, are deeply concerned about a great many subjects that threaten to limit our ability to earn a living and/or participate in our favourite pastime. Among our concerns, the most significant are regulatory red tape, the possibility of many coast guard responsibilities being downloaded to provincial governments, the possibility of operator licensing being imposed upon boat owners, a decrease in essential services being provided to boaters that could result in increased risk of accident or injury, lack of a modern computerized vessel licensing system, an antiquated and out-of-date Canada Shipping Act, lack of boating laws that are both enforceable and logical, lack of adequate policing or enforcement services on the waters of our lakes and rivers, boating safety, and lack of government funding for boater education programs.

Above all, what we fear most is that control of recreational boating will be transferred to the provinces as a means of saving moneys at the federal government level. This could be disastrous for us, especially if it is done in a hurry and without the input of the stakeholders.

● 0910

I would like to expand a little on some of these concerns.

First, on regulatory red tape, much of the time it is very hard to discover exactly which ministry or department within a ministry is in possession of what regulatory powers. For example, coast guard are supposedly in charge of, and have the

[Traduction]

Il y a plus de deux millions de permis de petits bâtiments qui ont été délivrés au Canada. De plus, il y a une flottille non négligeable—certaines estimations se situent aux alentours de 400 000—d'embarcations pour lesquelles le permis n'est pas requis.

Vous trouverez une copie de l'étude de Statistique Canada dont je viens de parler en annexe I.

On a le sentiment que les plaisanciers se recrutent parmi les couches les plus favorisées de la société, pour lesquelles le coût de ce sport n'entrerait pas en ligne de compte. Je pense que cette image est fautive, et que la plupart des plaisanciers canadiens ont en fait un petit bateau relativement peu coûteux. Cela est également confirmé par l'étude de Statistique Canada qui montre que plus d'un million de ménages possèdent un canot ou une chaloupe, qui font partie des nos produits les moins chers.

On croit également de façon générale que les plaisanciers obtiennent les services dont ils ont besoin à bas prix, ou même gratuitement. Là encore c'est une grave inexactitude. Les plaisanciers versent chaque année au Trésor de l'État des sommes importantes pour les services dont ils ont besoin. Ainsi, l'achat du carburant représente 181 millions de taxes versées au Trésor des divers gouvernements.

En conclusion, ces chiffres confirment qu'il ne s'agit pas ici d'une petite industrie artisanale qui n'intéresse qu'un petit groupe de Canadiens privilégiés dont les loisirs seraient financés par le Trésor public.

Pourquoi exactement suis-je ici aujourd'hui? Je suis ici parce que les industriels de la navigation de plaisance et leurs clients, les plaisanciers, sont sérieusement préoccupés par toutes les menaces qui pèsent sur la capacité des uns, d'une part, de vivre de leur activité professionnelle, et la liberté des autres de pratiquer leur sport favori. Ce qui nous inquiète le plus: les lourdeurs de la réglementation, la possibilité que de nombreuses responsabilités de la Garde côtière soient transférées aux provinces, le fait que l'on envisage d'imposer aux plaisanciers une licence d'opérateur, une dégradation dans les services essentiels aux plaisanciers qui pourrait se traduire par un accroissement du risque d'accidents et de blessures, l'absence de système moderne et informatisé d'enregistrement des licences, une Loi canadienne sur la Marine marchande archaïque et dépassée, l'absence de législation applicable et logique sur la navigation de plaisance, l'absence de services adéquats de police et de surveillance sur les cours d'eau et les lacs, la question de la sûreté de la navigation, le manque de crédits pour les programmes de formation à la navigation de plaisance.

Mais surtout, nous craignons que pour faire des économies, l'État fédéral ne transfère aux provinces la responsabilité de notre secteur. Ce serait un véritable désastre pour nous, surtout si c'est fait dans la hâte et sans consultation des intéressés.

J'aimerais un petit peu développer.

Tout d'abord en ce qui concerne les lourdeurs de la réglementation, je dirais que très souvent il est extrêmement difficile de savoir exactement quel ministère, ou quelle direction du ministère est responsable de l'application de telle ou telle

[Text]

authority to impose, boating restrictions, such as speed limits and areas of use. Yet last summer Heritage Canada tried unsuccessfully to circumvent coast guard procedures and restrict certain craft from all but 1.6 kilometres of the shoreline within the Pacific Rim park. The proposed area of restriction was over 100 kilometres, fully 25% of the entire western shore of Vancouver Island.

Fortunately, our association combined forces with others to overturn this ruling. But who is really in charge, and why does Heritage Canada feel it can make rules that apply on the water when this is supposed to be the exclusive domain of the coast guard?

Another example is Bill C-46. This bill is supposed to provide for a ticketing code that will be applicable to boaters. Work on this bill has been under way for approximately ten years, but so far we have not seen a ticketing code. At each CMAC meeting this issue is raised and we are told politely the marine portion is ready but the Department of Justice still cannot allow it to move forward because some other department has not done all its work yet. This is very hard to accept, especially when we desperately need such a code to discipline those boaters who operate outside the applicable laws and are currently not being charged because the paperwork process is too lengthy and costly.

On devolution of the coast guard's responsibilities, currently there are rumours that the following coast guard responsibilities may be handed over to the provincial governments: first, search and rescue; second, maintenance of aids to navigation; third, law enforcement; fourth, small-vessel licensing; fifth, operator proficiency; and sixth, the Navigable Waters Protection Act.

With the exception of law-enforcement efforts, which already are being shared by many different agencies, the outright devolution of coast guard responsibilities to the provinces could prove to be a major headache. This will occur if the coast guard is forced to negotiate with each province separately on the extent to which its powers are passed to each province. It is entirely conceivable that we could see different provincial regulations in each province, all supposedly to regulate recreational boating.

You can imagine just how confusing it would be to operate your boat on a lake with two separate sets of regulations because the lake happens to be shared between two provinces, each with its own set of rules. This cannot be allowed to happen.

Service reductions: The coast guard has already begun to eliminate certain aids to navigation which it considers to be no longer of use to the recreational boater. The main reason for the removal of these aids is said to be cost reduction. Indeed, all boaters are taxpayers, and not one of us wants to see moneys being wasted. However, we believe this program will put the lives of boaters at risk and must be rethought before any further aids are removed.

[Translation]

règlement. La Garde côtière, par exemple, est en principe responsable de toutes les restrictions imposées à la navigation de plaisance, telles que les limites de vitesse et les zones autorisées. Cependant, l'été dernier, Patrimoine Canada a essayé, sans succès, d'outrepasser ces responsabilités de la Garde côtière et d'imposer à certaines embarcations une limite à ne pas dépasser, à 1,6 kilomètres de la côte du parc Pacific Rim, sur 100 kilomètres de côte, soit 25 p. 100 de toute la côte ouest de l'île de Vancouver.

Heureusement, notre association, en se joignant à d'autres groupes d'intéressés, a réussi à annuler ce règlement. Mais on se demande qui est véritablement responsable, et pourquoi Patrimoine Canada a le sentiment de pouvoir prendre des mesures concernant la navigation, dans un domaine qui relève en principe exclusivement de la Garde côtière.

Un autre exemple est celui du projet de loi C-46. Ce texte, en principe, doit prévoir un code de sanctions qui seront applicables aux plaisanciers. Voilà près de 10 ans que l'on travaille sur ce texte, mais nous attendons toujours ce code. À chaque réunion du CMAC, la question est à nouveau posée, et l'on nous répond poliment que le texte qui concerne le secteur maritime est prêt, mais que le ministère de la Justice ne peut pas transmettre l'ensemble du dossier parce qu'un autre ministère n'a pas encore remis son texte. Voilà qui est très difficile à accepter, d'autant plus que nous avons désespérément besoin de ce code qui permettra d'imposer des sanctions aux plaisanciers qui enfreignent les lois en vigueur, mais qui échappent à toute sanction en raison des lenteurs et du coût administratif.

Selon certaines rumeurs, les responsabilités suivantes de la Garde côtière devraient être transférées aux provinces: d'abord, les opérations de recherche et de sauvetage; deuxièmement, l'entretien des aides à la navigation; troisièmement, l'application de la loi; quatrièmement, les permis pour petits bâtiments; cinquièmement, les compétences de l'opérateur; et sixièmement, la Loi sur la protection des eaux navigables.

À l'exception du domaine de l'application de la loi, qui est déjà partagé par divers services, transférer les responsabilités de la Garde côtière pourrait se transformer en véritable casse-tête, et notamment si la Garde côtière doit négocier avec chaque province séparément le domaine qui fait l'objet du transfert de responsabilité. On pourrait alors se retrouver dans une situation où la navigation de plaisance est régie par une réglementation différente dans chaque province.

Vous pouvez alors imaginer à quel point il deviendrait difficile de naviguer sur un lac qui serait limitrophe de deux provinces, et donc assujéti à deux réglementations distinctes. Il faut tout faire pour que l'on n'aboutisse pas à ce genre de situation.

Les réductions de service: la Garde côtière a déjà commencé à supprimer certaines aides à la navigation, que l'on estime ne plus être utiles aux plaisanciers. La raison essentielle invoquée étant celle de l'économie. Tous les plaisanciers sont en fait des contribuables, qui ne désirent certainement pas voir leurs deniers gaspillés. Cependant, nous pensons que ces mesures risquent de mettre leur vie en danger, et qu'il faut les repenser avant de poursuivre cette suppression des aides à la navigation.

[Texte]

The vessel licensing system currently in place can hardly be called a system. It is in fact a shambles. It is almost impossible to imagine that in 1995, with computers in most homes and offices and with Internet blossoming, Canada does not have a computerized system for licensing recreational boats. The manual system we are using today is in desperate need of modernization. Currently it can be all but impossible to locate the owner of a boat from the vessel licence number.

This lack of information slows down search and rescue by making it difficult to determine the ownership and origin of a boat floating adrift. Ownership is also an issue when trying to verify if a boat being sold is actually the property of the vendor or has been stolen.

The Canada Shipping Act provides the coast guard with the regulatory authority to make whatever rules and regulations are necessary to see that Canada's waters are safe. These regulations apply to all vessels, recreational or commercial, Canadian or foreign. A strong Canada Shipping Act is indeed an integral part of any national plan to regulate boating and commercial shipping. It must also be modern, and this is where many problems lie. For example, the current act has not been updated since 1978, I believe. As a result, Canada is at risk of falling behind other countries that are already changing their rules and regulations to implement new international small-vessel construction standards.

The recreational boating world is getting smaller. Our manufacturers are trading in many foreign markets, and indeed importing products from them. The days of separate and distinct Canadian regulations are numbered, as we continue to expand our markets beyond our borders.

In addition, when making regulations the coast guard must be made to understand that risk to life, health, and the environment cannot be totally eliminated from recreational boating.

Another example is that of personal watercraft. Personal watercraft are boats, but were designed after the last revision and thus cannot be in compliance with certain current regulations, because designs and materials available today simply were not envisaged by the authors of the last revision.

Also PFD—personal flotation device—regulations need to be updated to allow for the technological innovations since kapok was last in use. Amazingly, a Canadian company has become the sole supplier to NASA for inflatable PFDs for the space shuttle, yet current Canadian regulations will not allow the inflatable PFD to become coast guard-approved for use in recreational boats. It may be worn, but it is not officially approved.

[Traduction]

Le système actuel de permis aux petits bâtiments mérite à peine le nom de système. Il est en fait en pleine déliquescence. Il est difficile d'imaginer qu'en 1995, à une époque où l'ordinateur est utilisé aussi bien dans les foyers particuliers que dans les bureaux, et où Internet fait fureur, le Canada n'a toujours pas de système informatisé pour les permis des bateaux de plaisance. Tout cela pour dire que le système actuel a désespérément besoin d'être modernisé. Il est pour ainsi dire impossible aujourd'hui de savoir qui est le propriétaire d'un bateau à partir du numéro de permis.

Ce genre de faiblesse devient un obstacle aux opérations de recherche et de sauvetage puisqu'il est difficile de connaître rapidement le propriétaire et l'origine d'une embarcation à la dérive. Il peut également être utile de savoir qui est le propriétaire et quelle est l'origine d'une embarcation à la dérive. De tels renseignements sont également utiles lorsqu'on cherche à vérifier si une embarcation vendue est effectivement la propriété du vendeur ou si elle a été volée.

La Loi sur la marine marchande du Canada donne à la Garde côtière les pouvoirs réglementaires nécessaires en matière de sûreté des eaux canadiennes. Cette réglementation s'applique à tous les bâtiments, de la marine de plaisance ou de la marine de commerce, canadienne ou étrangère. Pour pouvoir réglementer sur le plan national la navigation de plaisance et de commerce, nous avons besoin d'une Loi sur la marine marchande solide. Elle doit également être moderne, et c'est précisément de ce fait que beaucoup de problèmes se posent. Ainsi la loi en vigueur n'a pas été remise à jour depuis 1978, si je ne me trompe. De ce fait, le Canada risque d'être à la traîne des autres pays qui ont déjà modifié leurs règlements pour s'adapter aux nouvelles normes internationales de construction des petits bateaux.

• 0915

Le monde de la navigation de plaisance devient de plus en plus petit. Nos fabricants exportent sur de nombreux marchés étrangers et importent de nombreux produits. Nous continuons à étendre nos marchés à l'extérieur de nos frontières, et de ce fait les jours d'une réglementation canadienne distincte sont comptés.

Lorsque la Garde côtière, par ailleurs, édicte des règlements, elle doit comprendre que la navigation de plaisance pose également des problèmes de risques pour la vie et la santé et pour l'environnement.

Il y a un autre exemple qui est celui des motomarines. Ce sont des embarcations, mais qui ont été conçues après la dernière révision, et de ce fait ne se conforment pas à certains règlements en vigueur, la conception et les matériaux d'aujourd'hui n'existant tout simplement pas à l'époque de la dernière révision.

Il y a également le cas des vêtements personnels de flottaison, pour lesquels la réglementation doit être mise à jour, pour tenir compte des dernières innovations techniques depuis l'utilisation du kapok. On ne peut qu'être stupéfait d'apprendre que c'est une compagnie canadienne qui est devenue le fournisseur attiré de la NASA pour ses vêtements de flottaison gonflables utilisés pour la navette spatiale, alors que la réglementation canadienne interdit à la Garde côtière de donner son approbation pour l'utilisation de ces vêtements sur les bateaux de plaisance. Ils ne sont pas interdits, mais ils ne sont pas non plus officiellement approuvés.

[Text]

Boating laws and enforcement: Currently very few boaters are charged each year because of the lack of an effective and simple ticketing code. Instead, boaters who break the laws must be charged under the Canada Shipping Act. This means a very lengthy paperwork session for the officer and will ultimately lead to criminal proceedings being launched against the boater—all in all, a very lengthy and costly process.

Earlier I mentioned Bill C-46. The swift implementation of this legislation will go a long way towards helping ensure that our waters continue to be a safe place to recreate.

Introducing new laws will be effective only if policing agencies are provided with the money and manpower to enforce them. In many provinces the provincial police forces provide the primary on-the-water enforcement services. Frequently these agencies are reinforced by regional or local police or the RCMP, or some or all of them. For the most part, however, these efforts are part-time and involve officers who are removed from other duties, such as traffic services. This part-time marine policing cannot provide an effective level of service except in the most heavily congested areas.

In addition to staffing. . . In many cases, the equipment in use is in need of upgrading. Many boaters outgun the officers who are trying to enforce existing laws.

On the subject of boater education and boating safety, the boating industry, in conjunction with user groups such as the Canadian Power Squadron and the Canadian Yachting Association, to name two, are constantly working with the coast guard to develop the programs and tools necessary to make Canadian boaters the best-educated boaters on the water. Most of the money for these programs comes from the private sector, with support from the coast guard for many local and national programs.

The package containing the copy of this brief contains copies of two recent books: *Boat Pro* and *Ride Smart* were prepared jointly by the Canadian Power Squadron and the boating industry. They are specifically designed for the entry-level or new boater. In an ironic twist of fate, though, both of these books are approved by an American association, the National Association of State Boating Law Administrators, and recognized by the U.S. Coast Guard. No such accreditation is available in Canada.

These are but two examples of the steps that are being taken to educate boaters. What is needed for the long term, however, may well be beyond the reaches of the existing mechanisms, no matter how well intended they may be.

[Translation]

La législation relative à la navigation de plaisance et son application: Du fait de l'absence d'un barème de sanctions simple et efficace, on constate que très peu de procès-verbaux sont dressés à l'encontre de plaisanciers. Lorsque ceux-ci sont en infraction, ils doivent être poursuivis dans le cadre de la Loi sur la Marine marchande du Canada. Cela signifie pour l'agent responsable une paperasserie très lourde qui sera suivie d'une inculpation au criminel, au total une procédure coûteuse et compliquée.

J'ai aussi parlé tout à l'heure du projet de loi C-46. L'adoption et l'application rapides de cette législation seraient très utiles si l'on veut veiller à ce que les cours et plans d'eau canadiens continuent à être des lieux sûrs pour les plaisanciers.

L'adoption de nouvelles lois ne sera efficace que si l'on affecte des crédits et des ressources en personnel suffisantes aux autorités policières. Dans beaucoup de provinces, c'est d'abord la police provinciale qui assure le service de surveillance. Fréquemment cette police est renforcée par une police régionale ou locale, ou par la GRC, ou par tous ces corps de police réunis. Dans la plupart des cas, cependant, il s'agit d'une présence à temps partiel d'agents qui sont ainsi soustraits à d'autres tâches, comme la surveillance de la circulation. Au total cette police maritime à temps partiel est inutile, si ce n'est dans les zones les plus fréquentées.

En plus des dotations en personnel. . . Dans beaucoup de cas, le matériel de ces polices est daté. Beaucoup de plaisanciers sont beaucoup mieux équipés que les agents qui essayent de faire respecter la loi.

Abordons maintenant la question de la formation et de l'éducation des plaisanciers ainsi que de la sécurité. L'industrie de la navigation de plaisance, en collaboration avec les associations d'utilisateurs telles que Canadian Power Squadron et l'Association canadienne de yachting, pour n'en nommer que deux, travaille de façon permanente avec la Garde côtière pour mettre au point des programmes et des outils qui devraient permettre de faire des plaisanciers canadiens les plaisanciers les mieux formés. L'essentiel de l'argent utilisé pour ces programmes vient des secteurs privés, avec une participation de la Garde côtière pour certains programmes aussi bien locaux que nationaux.

Dans la documentation que je vous ai fait distribuer, vous trouverez des exemplaires de deux ouvrages récents, *Boat Pro* et *Ride Smart*, qui sont le produit d'un effort conjoint du Canadian Power Squadron et de l'industrie de la navigation de plaisance. Ce sont des ouvrages conçus pour les débutants. Il est d'ailleurs assez amusant de constater que tous les deux ont été approuvés par une association américaine, la National Association of State Boating Law Administrators, et également par la Garde côtière américaine. Nous n'avons toujours pas d'accréditation de ce type au Canada.

Voilà donc deux exemples de ce qui est fait pour former les plaisanciers. Cependant, dans une perspective de long terme, ce dont nous avons besoin va probablement bien au-delà de ce qui existe à l'heure actuelle, même si les efforts déployés sont fort louables.

[Texte]

What happens now? Given the economic realities, we may well see the end of the coast guard as we have known it in the past. If current rumours are correct, we will see a much smaller coast guard, which will retain its regulatory powers but will gradually be relinquishing its administrative powers. These powers, we anticipate, will be passed over to the provincial governments.

This is not altogether a bad situation, although we would like to see the coast guard remain predominant in the field of regulation-making. What is crucial is that if and when certain powers are passed downwards, they are done in a coordinated manner and uniformly for all provinces. Anything else will mean certain chaos, in our opinion.

For several months there has been talk of a federal-provincial partnership program to explore and discuss the possibilities of downloading many coast guard responsibilities. This talk has yet to produce any actual action. But we certainly hope that if this is destined to happen, work will get under way promptly. I should add here that I actually received a fax yesterday, and it looks as if the first meeting of this group will probably take place on April 3.

If downloading must happen, the following topics should remain under federal jurisdiction, though some should be administered provincially: one, small vessel construction regulations; two, the boating laws; three, the boating restriction policies; and four, the Canada Shipping Act.

In addition, we urge the review, implementation, or upgrading of the vessel licensing system; the small vessel construction regulations; Bill C-46, the infractions code; and the Canada Shipping Act.

Last July I submitted a proposal to Mr. John Thomas, the coast guard commissioner, a copy of which is attached as appendix 2. In my submission I suggested that the coast guard consider a joint venture with the CMMA to set up and operate a national vessel licensing system. This proposal would create a trust that would operate a fully computerized national database. Surplus moneys from the trust would be turned back into the programs to support recreational boating.

Typical of these programs could be: national boating education programs; financial support for locally operated aids to navigation that the coast guard cannot continue to operate; assistance for waterfront and wetland reclamation and development; developmental funding for marine tourism projects; and financial assistance for community boating and water-based activities.

In short, the objective is to allow those who enjoy their resource and for whom the moneys are spent to have a say in how the moneys they contribute are spent. Some boaters will argue this should include the moneys from the fuel taxes, but that issue appears to be beyond our grasp.

[Traduction]

Où en est la situation? Vu la conjoncture économique, nous allons peut-être assister à la disparition de la Garde côtière telle que nous l'avons connue jusqu'ici. Si les rumeurs dont j'ai parlé sont fondées, nous disposerons d'une garde côtière aux effectifs réduits, qui conservera son autorité réglementaire tout en se défaisant progressivement de ses pouvoirs administratifs, et cela, comme nous pouvons le prévoir, au profit des provinces.

La situation n'est donc pas si catastrophique que cela. Cependant, nous préférierions que la Garde côtière reste le principal responsable en matière de réglementation. Ce qui reste essentiel en cas de transfert de certains pouvoirs, c'est que l'opération se fasse de façon coordonnée et associée de façon uniforme toutes les provinces. Toute autre façon de procéder conduirait au chaos.

On parle depuis plusieurs mois d'une commission fédérale-provinciale chargée d'étudier et de négocier des modalités de ce transfert des responsabilités de la Garde côtière. À ce jour, nous n'en avons toujours pas vu les résultats concrets. Nous espérons cependant, si cela doit se faire, que l'on se mettra au travail rapidement. Je devrais d'ailleurs ajouter que j'ai reçu hier une télécopie, et selon toute vraisemblance, la première réunion de cette commission aura lieu le 3 avril.

S'il doit y avoir transfert de responsabilités, les domaines suivants devraient continuer à relever de la compétence fédérale, même si, dans certains cas, l'administration pourrait être confiée aux provinces: premièrement, la réglementation de la construction de petits bâtiments, deuxièmement, la législation sur la navigation; troisièmement, les politiques imposants des limites à la navigation et quatrièmement, la Loi sur la marine marchande du Canada.

En outre, nous recommandons vivement l'examen, l'application ou l'amélioration, selon le cas, du système de délivrance de permis pour les embarcations; de la réglementation sur la construction des petits bâtiments; du projet de loi C-46, code des infractions; et de la Loi sur la marine marchande du Canada.

En juillet dernier, j'ai soumis au commissaire de la Garde côtière, M. John Thomas, une proposition dont vous trouverez copie à l'annexe 2 de notre mémoire. Je l'invitais par là à envisager de mettre sur pied et d'exploiter de concert avec la CMMA un régime national de délivrance de permis pour les embarcations. Il s'agirait de créer une fiducie qui exploiterait une base de données nationales complètement informatisées. Les excédents éventuels serviraient à financer des mesures de soutien à la navigation de plaisance.

Je vous donne quelques exemples de ces mesures: programmes nationaux de formation en navigation; soutien financier aux aides à la navigation qui seraient exploitées localement à la suite du retrait de la Garde côtière; aide à la récupération et au développement des terres humides et des quais; aide à la mise sur pied de projets de tourisme maritime; et aide financière à des activités communautaires de navigation et de divertissement aquatiques.

Bref, l'objectif est de permettre à ceux qui se divertissent sur l'eau et pour qui les fonds sont dépensés d'avoir leur mot à dire dans l'utilisation qui est faite des sommes qu'ils doivent verser. Certains plaisanciers diront que cela devrait comprendre les taxes qu'ils payent sur le carburant, mais cette question semble dépasser le champ de notre compétence.

• 0920

[Text]

The manufacturers are also urging the coast guard to promptly begin a program to upgrade the small vessel construction standards to ISO or international standards. Use of these standards is recommended in Mr. Michael Turner's recent report entitled "Framework for the Use of Standards in Regulation", document TP-12315, dated January this year, a copy of which is attached as appendix 3. We support this document in principle and urge that work progress to make this a reality.

Modernization of the Canada Shipping Act is also a necessity and should be considered a priority. We must move into 1996 and beyond with modern rules and regulations. If not, boaters will pay little heed to old and outdated laws and regulations.

There is much more that can be said about recreational boating in Canada. Canada is one of the world's best boating countries. What we need to do now is modernize, update, and look into the future by forming a national task force to define our objectives, set the goals, and get them implemented in the near future.

Ladies and gentlemen, thank you once again for your attention. If we can be of further assistance, we'd be only too pleased to help.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Currie, and thanks to the association for what is obviously a very thorough brief that outlined some solid suggestions. You worked hard on this, and we appreciate that. We'd like to ask you a few questions.

Mr. Hubbard (Miramichi): Your organization consists of Canadian manufacturers. How significant is the bringing of boats across the border from the United States? Do their boats meet the standards we have in Canada? I know on the east coast that's a problem. You see trailers crossing the border and people getting boats that are sometimes damaged and that sometimes have other problems.

Mr. Currie: A fairly significant proportion of the boats that are sold in this country and, indeed, of all of the products that are sold in this country are not manufactured here at this point.

The coast guard regulations require that any vessel that's being brought into Canada comply with the regulations contained in the small vessel construction portion of the Canada Shipping Act. In fact, in certain boats there are different kinds of measurement requirements that must be met. It's against the law to import and put on the market a product that does not bear either a capacity plate, if it's under five metres in size, or a statement of compliance, which the manufacturer must make.

I think I would say that I would feel pretty confident suggesting that all of the product that comes across the border, or as close to all as is humanly possible, does meet our Canadian regulations. The onus falls on Canada Customs—who,

[Translation]

Par ailleurs, les fabricants exhortent la Garde côtière à s'engager sans tarder dans un programme de relèvement des normes de construction des petits bâtiments pour qu'elles soient conformes aux normes de l'ISO. C'est ce que recommande M. Michael Turner dans son rapport intitulé «Cadre d'utilisation des normes dans les règlements», document TP-12315, en date de janvier dernier, dont vous trouverez copie à l'annexe 3. Nous approuvons en principe ce document et nous recommandons qu'on prenne les mesures nécessaires pour y donner suite.

Il faudrait également moderniser dans les meilleurs délais la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous devrions pouvoir compter sur des règles et des règlements modernes dès 1996. Sinon, les plaisanciers ne se soucieront guère de respecter des lois et des règlements qu'ils considèrent comme vétustes et périmés.

Il y a bien d'autres aspects de la navigation de plaisance au Canada que je pourrais aborder. Le Canada est l'un des pays les plus propices à la navigation de plaisance. Nos efforts doivent maintenant porter sur la modernisation, la mise à jour et la prospective. Pour cela, il nous faut créer un groupe de travail national qui sera chargé de définir nos buts et nos objectifs et d'en assurer la réalisation dans un avenir rapproché.

Merci encore, mesdames et messieurs, d'avoir bien voulu m'écouter. Si vous avez encore besoin de nous, nous sommes à votre entière disposition.

Le président: Merci à vous, monsieur Currie, et à votre association pour ce mémoire très complet dans lequel vous nous faites des propositions bien réfléchies. Il est évident que vous avez beaucoup travaillé à ce mémoire, et nous vous en sommes reconnaissants. Nous voulons maintenant vous poser quelques questions.

M. Hubbard (Miramichi): Votre association se compose de fabricants canadiens. Les embarcations qui nous arrivent des États-Unis représentent-elles une part importante du marché canadien? Les embarcations fabriquées aux États-Unis répondent-elles aux normes canadiennes? Je sais que c'est un problème sur la côte est. Les embarcations qui nous arrivent par camions—remorques des États-Unis sont parfois endommagées ou présentent d'autres problèmes.

M. Currie: À l'heure actuelle, une part assez importante des embarcations qui sont vendues au Canada, voire de tous les produits qui sont vendus ici, sont fabriqués ailleurs.

Le règlement de la Garde côtière exige que toute embarcation importée au Canada soit conforme au règlement sur la construction des petits bâtiments qui découle de la Loi sur la marine marchande du Canada. Dans certains cas, les embarcations doivent satisfaire à certains critères relatifs à leur taille. Ainsi, il est interdit par la loi d'importer et de mettre sur le marché un produit qui n'est pas muni d'une plaque de capacité, si sa longueur est inférieure à 5 mètres, ni d'une déclaration de conformité, qui doit être établie par le fabricant.

Je crois pouvoir affirmer en toute certitude, ou presque, que toutes les embarcations qui nous arrivent du sud de la frontière répondent à nos normes canadiennes. Il incombe au Service canadien des douanes—qui est en quelque sorte mandaté par la

[Texte]

I believe, are deputized, if you will, by the coast guard—to verify that the appropriate Canadian certification plates are on the product as they cross the border or are affixed after the product crosses the border.

[Traduction]

Garde côtière—de vérifier que les embarcations soient munies des plaques attestant leur conformité aux normes canadiennes lorsqu'elles traversent la frontière ou après qu'elles la traversent.

• 0925

At the end of the day, it is the responsibility of the builder to ensure he's in compliance, and it's the responsibility of the retail boat dealer to ensure the plaque or the sticker is on the boat. There are probably going to be some isolated circumstances where a product or two gets across the boarder. Nothing is perfect, but I think we're very much on top of that.

In Canada there are more problems with Canadian-built product not being in compliance than there are with foreign-built products coming into the country not being in compliance.

Mr. Hubbard: We heard figures yesterday in terms of the number of lives lost yearly through boating and water-type accidents, and it is very significant when we compare it, for example, to the number of people who lose their lives annually through gun shot wounds from others. The numbers are quite significant.

You seem to suggest that we need regulations, policing, and enforcement. In terms of the costs of all this and the navigational aids, one group yesterday suggested the idea of a licensing fee. What types of fees could the industry carry in terms of annual fees that might support the needs of the industry?

Mr. Currie: It's not really the industry that would be charging the fee, and it's not the industry that would be paying the money. It's the recreational boater who would be paying the money.

Mr. Hubbard: That's what I mean by the industry or by the. . .

Mr. Currie: The way I envision it is this, and please accept the fact that this is rough. The current regulations require that boats with engines of ten horsepower or more have a licence. Then we have a much smaller fleet of canoes, rowboats, wind surfers, small sailboats, and so forth, that have no licence. It's my suggestion that everything except for a canoe and a rowboat should be required to have a licence.

However, in order to not put an economic hardship on those who currently are not required to have licences, what I would do is have a two-tiered fee and let the split be determined by the current regulation. For example, you could charge the boat owners who are already in existence and have licences \$50 every two years. Charge everyone who is not at the moment required to have a licence—in other words, the smaller boat owners—a proportionate fee but a smaller fee. In that way you will license the entire fleet except for the smallest rowboats and canoes, and you'll generate a pool of money.

Au bout du compte, c'est au fabricant qu'il incombe de s'assurer que ses embarcations répondent aux normes et c'est au détaillant qu'il appartient de s'assurer que l'embarcation est munie au de la plaque ou de la vignette réglementaire. Il peut arriver que des embarcations soient importées qui ne répondent pas aux normes, mais c'est très exceptionnel. La perfection n'est pas de ce monde, mais je crois que nous exerçons un contrôle très efficace.

Au Canada, le manque de conformité est davantage un problème quand il s'agit d'embarcations fabriquées au Canada que lorsqu'il s'agit d'embarcations fabriquées à l'étranger.

M. Hubbard: Nous avons entendu hier des chiffres quant au nombre de vies qui sont perdues chaque année à la suite d'accidents liés à la navigation ou à des activités aquatiques, et ces chiffres paraissent très élevés quand on les compare, par exemple, au nombre de décès annuels attribuables aux armes à feu. Les nombres sont très élevés.

Vous semblez nous dire qu'il faut miser sur la réglementation, sur l'application des lois et des règlements et sur l'intervention des forces policières. Nous avons entendu hier un groupe qui proposait d'imposer un droit pour l'obtention d'un permis qui permettrait de financer toutes ces activités de même que les aides à la navigation. À combien pourrait s'élever les droits annuels que l'industrie serait prête à payer pour financer ces activités dont elle a besoin?

M. Currie: Il ne faudrait pas s'attendre à que ce soit l'industrie qui impose ces droits ni qui les acquitte. Ce sont les plaisanciers qui les paieraient.

M. Hubbard: C'est ce que j'entends par l'industrie ou par. . .

M. Currie: Voici comment je vois les choses, mais je vous demande de bien comprendre qu'il ne s'agit que d'une appréciation très grossière. Selon la réglementation existante, il faut avoir un permis pour toute embarcation dont le moteur atteint dix chevaux-vapeur. Puis, il y a le parc beaucoup moins important des canots, des chaloupes, des planches à voile, des petits voiliers, etc., pour lesquels il n'est pas nécessaire d'obtenir un permis. Je propose que, pour toutes les embarcations sauf les canots et les chaloupes, on soit tenu d'obtenir un permis.

Cependant, pour que ceux qui à l'heure actuelle ne sont pas tenus d'obtenir un permis ne soient pas frappés trop durement, je recommande qu'on établisse deux catégories, selon que les embarcations sont visées par la réglementation existante ou qu'elles ne le sont pas. Ainsi, on pourrait exiger des propriétaires d'embarcations déjà visées par la réglementation des droits de 50\$ tous les deux ans. Pour tous les autres—autrement dit, pour les propriétaires de petites embarcations—, les droits à acquitter seraient moins élevés. Donc, on exigerait un permis pour toutes les embarcations, sauf les petites chaloupes et les canots, et on pourrait se constituer une caisse.

[Text]

I think that with modern technology we can actually operate a licensing system in a very economically responsible way. At the end of the day we can generate a fairly sizeable chunk of cash on an annual basis. That money can then be reinvested in boating education programs and so forth. In this case we're talking about licensing the boat, not the operator.

What has been the issue over the last few years is whether operator licensing is going to solve the problem. We're not sure it will. What we're preaching—and frankly what our associates are preaching, right down to the Ministry of Transportation in Ontario—is education and enforcement.

The industry, with the assistance of other groups, has put together lots of programs, such as the ones you see in your portfolios. That's all done with private money. Our problem is that we're spending all this money to develop these programs, but where we're running short of money is in the promotion of the existence of these programs. So if we can find a way—and this licensing system, I think, would do that—to generate the cash to market these products and to make more boaters aware of them, then I think we'll go a long way forward.

I doubt, frankly, that we would find ourselves in a certain situation where we would actually have to pass any sort of legislation requiring a boat owner to have a licence. I think we can just simply teach people to become better boaters. I think it will work. It's worth a try.

The Chairman: As a supplementary question, what percentage of your boat operators would be in favour of licensing operators and what percentage would be opposed? Do you have a ballpark figure? Is it 50-50 or 70-30?

Mr. Currie: That's a question I really can't answer. I am a boater, and I'll tell you that I'm dead against it.

The Chairman: Why?

• 0930

Mr. Currie: It will wind up, first of all, being considered a tax grab, which is unfortunate, but that's first and foremost what it will be considered.

The people who are causing the accidents or the disruption on the waters are not necessarily the people who are going to step forward voluntarily and get a licence.

The Chairman: Some might argue, though, that you want to maintain highways and stoplights in the municipality and all the rest of it, so you license your motorist in order to glean the necessary funds to pay for everything that you agree we somehow have to pay for.

[Translation]

Grâce à la technologie moderne, ce régime de délivrance de permis pourrait être très rentable. On pourrait en tirer chaque année des recettes assez importantes. Ces fonds pourraient ensuite être investis dans des programmes de formation en navigation et dans d'autres programmes semblables. Dans le scénario que j'envisage, le permis viserait non pas le conducteur, mais l'embarcation comme telle.

Il est question depuis quelques années d'exiger que les conducteurs d'embarcation aient un permis, mais on ne s'entend pas pour dire que cela permettrait de résoudre le problème qui se pose à l'heure actuelle. Nous ne sommes pas sûrs que cela serait efficace. Nous préconisons—c'est finalement ce que préconisent aussi les autres parties intéressées, y compris le ministère des Transports de l'Ontario—l'éducation et l'application des lois et des règlements.

L'industrie a mis sur pied, avec l'aide d'autres groupes, beaucoup de programmes, comme ceux qui sont décrits dans la documentation qui vous a été remise. Tous ces programmes sont financés par le privé. Nous avons toutefois un problème du fait que nous consacrons énormément d'argent à la mise sur pied de ces programmes, mais que nous n'en avons pas assez pour en faire la promotion. Si nous pouvions trouver un moyen—et le régime de délivrance de permis que nous proposons devrait nous permettre de faire cela—d'obtenir les fonds dont nous avons besoin pour commercialiser ces produits et pour les faire connaître des plaisanciers, nous aurons déjà fait un progrès énorme.

À vrai dire, je reste assez sceptique quand on dit qu'il faudrait peut-être en venir à adopter une loi obligeant les plaisanciers à obtenir un permis. Je crois qu'il suffirait de leur enseigner à devenir de meilleurs plaisanciers. Il me semble que nous pourrions régler le problème ainsi. En tout cas, cela vaut le coup de l'essayer.

Le président: J'ai une question complémentaire à vous poser. Quel pourcentage de vos plaisanciers seraient pour l'imposition de permis aux conducteurs et quel pourcentage seraient contre? Pouvez-vous nous donner un chiffre approximatif? La répartition serait-elle 50-50 ou 70-30?

M. Currie: Je ne peux vraiment pas vous donner de réponse à cette question. Je suis moi-même un plaisancier, et je vous dirais que je m'y oppose catégoriquement.

Le président: Pourquoi?

M. Currie: Tout d'abord, parce qu'on y verra une nouvelle ponction fiscale. C'est malheureux, mais les plaisanciers y verront a priori une nouvelle attaque du fisc.

Ceux qui sont à l'origine des accidents ou qui troublent la paix sur l'eau ne sont pas nécessairement ceux qui se présenteront pour obtenir un permis.

Le président: Certains diront toutefois que, comme il faut assurer l'entretien des routes et des feux de circulation dans les limites des villes, etc., on oblige les conducteurs à obtenir un permis afin de recueillir les fonds dont on a besoin pour financer tous ces services dont nous sommes d'accord pour dire qu'ils sont nécessaires.

[Texte]

We don't want 14-year-olds operating 25-foot sailboats on Lake Ontario or to have someone who has never operated a boat before in their lives jump onto a houseboat either in the Trent or out west somewhere and take this 28-foot box down through a lock with 40-foot, \$500,000 yachts sitting there. Those guys are really pleased to see those things come in.

It would be a licensee operator system. We don't have to be extreme. Obviously it would be a seasonal thing, so you'd have a seasonal licence, maybe even a five-year thing, where you're going to pay a fee. Then that goes into this pot you're talking about so that you can have coast guard services, navigational aids, and all the other things boaters expect on the waterway.

Mr. Currie: Maybe down the road a licence is the only way, but I just don't think it's going to solve the problem right off the bat. I really don't.

We've sat down and discussed this with the policing agencies. The OPP in Ontario, for example, provides a large amount of marine policing. We're all pretty convinced that the licence isn't going to solve the problem. It's by putting better and smarter boaters on the water and it's by putting better-equipped policemen on the water with better laws for them to operate under.

The Chairman: Has your association ever done a cost-revenue analysis if the provinces were to provide the policing and enforcement? Would the moneys they glean back from those infractions pay for the service? Would there be enough there?

Mr. Currie: I can't honestly tell you. We have not done that. I don't know whether the books would be able to be balanced if it were to work that way.

Again, this is a rumour, but there is a possibility the OPP will be trying an experiment in Ontario this summer with a ticketing code that will be very similar to the highway traffic code. Instead of having to charge somebody in essence criminally under the Canada Shipping Act with even something like failing to have the appropriate number of life-jackets, they will be able to write up a ticket that can be a mail-in with a cheque and yes, I plead guilty. So that's a step forward, but that's not Bill C-46. This is just something somebody has decided they want to try.

The Chairman: I'm not sure how you ticket a 14-year-old behind a 25-horsepower motor.

[Traduction]

On veut éviter que des jeunes de 14 ans puissent conduire des voiliers de 25 pieds sur le Lac Ontario ou encore que quelqu'un qui n'a jamais conduit de bateau auparavant prenne la gouverne d'une caravane flottante sur le réseau fluvial Trent ou dans l'Ouest quelque part et qu'il fasse passer cette boîte de 28 pieds par les portes d'une écluse en compagnie de yachts de 40 pieds d'une valeur de 500 000\$. Ces gars-là sont très contents de voir arriver ces caravanes.

Il s'agirait d'un régime de délivrance de permis aux conducteurs. Nous ne voulons pas pêcher par excès de zèle. Naturellement, comme il s'agit d'une activité saisonnière, le permis serait saisonnier et pourrait être renouvelable tous les cinq ans. Les droits acquittés pour l'obtention des permis serviraient à financer les services dont vous parlez, notamment les services de la Garde côtière, les aides à la navigation et tous les autres services auxquels les plaisanciers s'attendent quand ils empruntent un cours d'eau.

M. Currie: Il faudra peut-être bien en arriver là, mais je ne crois tout simplement pas que cela permettra de régler le problème dans l'immédiat. Je n'en suis pas du tout convaincu.

Nous en avons discuté avec les forces policières. Nous en avons notamment discuté avec la Sûreté provinciale de l'Ontario, qui assure une bonne partie des services de police maritime. Nous nous entendons généralement pour dire qu'on ne règlera pas le problème en exigeant que les conducteurs aient un permis. On le règlera plutôt en faisant en sorte que les plaisanciers soient mieux formés et plus responsables et que les policiers chargés de surveiller les cours d'eau soient mieux équipés et qu'ils puissent s'appuyer sur des lois mieux conçues.

Le président: Votre association a-t-elle déjà essayé de déterminer quel serait le rapport coût-recette si les services policiers et l'application étaient assurés par les provinces? Les amendes payées par les auteurs d'infractions seraient-elles suffisantes pour payer le coût de ces services?

M. Currie: Je ne peux vraiment pas vous le dire. Nous n'avons pas effectué d'étude de ce genre. Je ne sais pas si les recettes permettraient de couvrir les dépenses.

Il semble que la Sûreté provinciale de l'Ontario—c'est le bruit qui court en tout cas—pourrait tenter une expérience en Ontario cet été; elle pourrait donner des contraventions sur l'eau comme elle le fait actuellement en application du code de la route. Au lieu qu'ils soient obligés ni plus ni moins à porter une accusation criminelle aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada pour une infraction aussi minime que le fait de ne pas avoir suffisamment de gilets de sauvetage à bord, les policiers pourront dresser une contravention que le contrevenant pourra acquitter par la poste en reconnaissant sa culpabilité. On pourrait ainsi commencer à s'attaquer au problème. Il ne s'agit pas d'une disposition qui est prévue dans le projet de loi C-46, mais simplement d'une expérience qu'on a décidé de tenter.

Le président: Je ne sais pas trop quel genre de contravention on peut donner à un jeune de 14 ans qui a la gouverne d'un bateau muni d'un moteur de 25 chevaux-vapeur.

[Text]

Mr. Currie: Last summer the OPP stopped two kids—one was eight and one was ten—on Lake Muskoka on personal watercraft. They escorted these two young fellows back to their home. The parents were sitting up on the top of the boat, perhaps with a G and T in their hand, and the officer questioned the parents as to why. Heck, we were watching, they said, what could go wrong?

The Chairman: You're making a good argument for licensing.

Mr. Currie: The problem is, though, what are you going to do, license the parents? There's no way they should have ever let those two kids away from the dock.

The Chairman: You license them, and then the parents are responsible.

Mr. Guimond or Mr. Mercier, do you have any further questions?

M. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Monsieur Currie, à la page 9, vous dites qu'il est presque impossible de localiser le propriétaire d'une embarcation quand on ne dispose que du numéro de la licence. Vous dites que le système actuel n'est pas informatisé, qu'il y a pour le moment un système manuel. On pourrait croire que même avec un système manuel, on a une liste de numéros de licences en regard desquels figurent les noms. Je ne comprends pas très bien comment il peut être impossible de retrouver le propriétaire d'une embarcation quand on connaît son numéro de licence.

Mr. Currie: If it were computerized, the answer is obvious—that is, it would be exactly the same as your car licence. The problem we have right now is the crafts bear numbers—a combination of digits and alpha-numeric characters. Those numbers are issued by customs offices.

• 0935

The forms you and I might fill in if we registered our boats are maintained in that particular customs office. How long that file is maintained is dependent on how much storage space the particular office has. When and if those files are deemed to be excessive, they simply ship them off to Transport Canada and they're stored in a large warehouse.

If the police officer does not know specifically which office issued the licence, and if the files are no longer maintained in that office, it is absolutely impossible to trace who owns a certain machine.

The only other possibility—and this does happen from time to time—is if the individual, the police officer, the coast guard representative or indeed an insurance agent has a serial number off an engine, on occasion we can trace back through the warranty registration for the engine as to who the first owner of the boat might have been. Whether that's the current owner and whether the address information is correct is impossible to know.

If we had a computerized system, it would work exactly the same as it works for our cars now.

I hope I've answered your question.

[Translation]

M. Currie: L'été dernier, la Sûreté de l'Ontario a arrêté deux enfants—un de 8 ans et un autre de 10 ans—qui conduisaient un bateau sur le lac Muskoka. Ils les ont ramenés chez eux. Les parents étaient assis sur le pont du bateau, peut-être avec leur gin tonic, et les policiers leur ont demandé des explications. Nous les surveillons, ont-ils dit, qu'aurait-il pu arriver?

Le président: L'exemple que vous nous donnez là plaide en faveur de l'instauration d'un régime de permis.

M. Currie: Allez-vous exiger, à ce moment-là, que les parents aient un permis? Ils n'auraient jamais dû laisser les deux enfants quitter le quai.

Le président: Vous obligez les parents à obtenir un permis, et ils peuvent alors être tenus responsables.

Monsieur Guimond ou monsieur Mercier, avez-vous d'autres questions?

Mr. Mercier (Blainville—Deux-Montagnes): Mr. Currie, on page 9, you said that it would be almost impossible to locate the boat-owner with only the licence number. You said that the present system is not computerized, that for the time being it is still a manual system. However, even with a manual system, you would think that every licence number could be matched with a name. I really don't understand why it would be impossible to locate the boat-owner when you have the vessel licence number.

M. Currie: Si le système était informatisé, la réponse serait évidente—ce serait exactement la même chose que pour les plaques d'immatriculation. Le problème à l'heure actuelle tient au fait que chaque embarcation porte un numéro, qui est un amalgame de chiffres et de caractères alphanumériques. Ce numéro est attribué par les bureaux du Service des douanes.

Le formulaire qu'on remplit pour faire enregistrer son embarcation est conservé au Bureau des douanes où on fait affaire. Chaque bureau conserve ses dossiers pendant un certain temps, selon l'espace de stockage dont il dispose. Quand les employés des douanes jugent qu'ils ont trop de dossiers, ils les envoient à Transports Canada, qui les conserve ensuite dans un immense entrepôt.

Si le policier ne sait pas exactement où l'embarcation a été enregistrée et si le bureau en question n'a plus le dossier, il est absolument impossible de retrouver le propriétaire de l'embarcation.

Le seul autre moyen de le retrouver, c'est d'obtenir le numéro de série du moteur—et il arrive que le policier, le représentant de la Garde côtière ou encore l'agent d'assurance peut obtenir ce numéro; on peut ainsi, grâce à l'enregistrement de la garantie du moteur, trouver le nom du premier propriétaire de l'embarcation. Il est toutefois impossible de savoir si le propriétaire est toujours le même ou si l'adresse est toujours la même.

Si nous avions un système informatisé, tout se passerait exactement comme pour les véhicules automobiles.

J'espère avoir répondu à votre question.

[Texte]

M. Mercier: Monsieur Currie, dans certains pays, l'utilisation des motomarines est interdite le long des plages où il y a des baigneurs. Quelle est la situation ici, au Canada?

Mr. Currie: First of all, we have a shoreline speed limit. No boat is allowed to be operated in excess of 10 kilometres an hour closer than 30 metres from shore. For personal water craft, sailboats or other boats, there are and should be areas, particularly off beaches, as you suggest, where boats are simply not permitted.

For example, on the west coast in the English Bay area of Vancouver there is a mark system. I believe the distance off the shore is 500 metres, although I may be wrong. Most boaters are aware of this mark system, which simply says you are not allowed to go any closer to shore than certain defined marks. In a lot of other areas similar sorts of systems would probably be quite useful, but there is no specific regulation in this country I'm aware of. It's very localized. It's a good idea.

The shoreline speed limit zone is 30 metres to allow for water-skiing. There are a lot of people who have suggested the shoreline speed limit zone be increased to 100 metres, but that would make it illegal to water-ski off the end of a dock at someone's cottage. People would have to go out into the middle of the lake to go water-skiing.

The Chairman: How many boaters did you say there were above and beyond the number of small boats, rowboats, canoes and that kind of thing?

Mr. Currie: Using the Statistics Canada information, there are about 2 million to 2.4 million boats.

The Chairman: I can't believe, with 2.4 million boats at \$50 a season for an operator's licence for these vessels, you couldn't set up the very registration system you're talking about for all the boats and motors and that kind of thing. You could even go so far as to invite tenders and have private enterprise take up the registration of all this, because you're getting money in and you're putting money out.

There would be an investment initially to put the system together, just like we're doing it with motor vehicles. They do that with used cars. That's exactly what's happening. It's being done by private enterprise.

Mr. Currie: That's exactly what my proposal to the coast guard commissioner said.

The Chairman: Well, not altogether, because you don't believe in licensing the operator.

Mr. Currie: But that's the only point we may argue with.

The Chairman: The money has to come from somewhere.

[Traduction]

Mr. Mercier: Mr. Currie, in some countries, you are not allowed to operate a motorboat along a shoreline that is used for swimming. What is the situation here in Canada?

M. Currie: Tout d'abord, il y a une limite de vitesse qui s'applique le long des rivages. On ne peut dépasser 10 kilomètres-heure dans un rayon de 30 mètres du rivage. Dans le cas des motomarines, des voiliers ou des autres types d'embarcation, il existe, et il devrait exister, comme vous dites, des endroits, notamment le long des plages, où les embarcations sont tout simplement interdites.

Ainsi, la baie English à Vancouver, sur la côte ouest, est marquée par des bouées. Je crois que la distance est de 500 mètres, mais je peux me tromper. La plupart des plaisanciers connaissent ces bouées, qui indiquent simplement qu'ils n'ont pas le droit de les dépasser pour s'approcher des plages. Il serait sans doute très utile d'adopter un système semblable dans bien d'autres endroits, mais il n'existe pas à ma connaissance de règlements en ce sens au Canada. C'est un bon système, que l'on ne retrouve que dans des endroits bien précis pour l'instant.

Si on impose une limite de vitesse dans les 30 mètres du rivage, c'est pour permettre le ski nautique. Bien des gens disent que la distance devrait être de 100 mètres, mais il serait alors illégal de pratiquer le ski nautique à partir du quai de son chalet. Il faudrait que les skieurs se rendent au milieu du lac.

Le président: Vous avez dit qu'il y avait combien de plaisanciers, outre ceux qui se déplacent dans des petites embarcations, des chaloupes, des canots et d'autres embarcations de ce genre?

M. Currie: D'après les données de Statistique Canada, il y aurait entre 2 millions et 2,4 millions d'embarcations.

Le président: Je ne peux pas croire qu'avec ces 2,4 millions d'embarcations, on ne pourrait pas, en demandant aux conducteurs 50\$ pour un permis pour la saison, mettre sur pied le système d'enregistrement que vous préconisez pour toutes les embarcations et les moteurs, etc.. Vous pourriez même lancer un appel d'offres et inviter les entrepreneurs privés à s'occuper de ce système d'enregistrement, puisqu'il y aurait des rentrées et des sorties de fonds.

Il faudrait bien sûr une mise de fonds initiale pour mettre sur pied le système, qui ressemblerait au système d'enregistrement des véhicules automobiles. C'est exactement ce qui se fait à l'heure actuelle pour les voitures d'occasion. Le système a été confié à l'entreprise privée.

M. Currie: C'est justement ce que j'ai proposé au commissaire de la Garde côtière.

Le président: Pas exactement, puisque vous ne croyez pas à l'opportunité d'obliger les conducteurs à obtenir un permis.

M. Currie: Mais c'est le seul élément sur lequel nous ne sommes pas d'accord.

Le président: Il faut que l'argent vienne de quelque part.

[Text]

Mr. Currie: If we license all the boats and use the trust to generate the cashflow, and put some really good marketing programs and much more improved boater education facilities and courses into play, including some educational courses at the school level, I suggest to you that in five years we won't need a licence to operate a boat. I really don't think it will happen. We may argue on that one.

The Chairman: That's right. Mr. Currie, thank you very much. We appreciate the time.

Mr. Currie: You're welcome. Thank you.

The Chairman: Colleagues, we now invite to the table Mr. Richard Armstrong, chairman of the Great Lakes Pilotage Authority.

Thank you very much, sir, for coming before us today. We look forward to your submission.

Mr. Richard Armstrong (Chairman, Great Lakes Pilotage Authority): Good morning, Mr. Chairman, ladies and gentlemen. As has been said, my name is Dick Armstrong, chairman of the Great Lakes Pilotage Authority. With me this morning is Mr. Robert Lemire, who is the secretary-treasurer of the authority. Our offices are located by statute in the city of Cornwall.

I have a brief statement I would like to read to you, with your indulgence. It won't take up too much time.

Mr. Chairman, we'd like to make a short presentation to put into context the purpose and organization of pilotage within the Great Lakes area in relation to its geography, the international interface, and the sole purpose of pilotage, which is safety—that is, safety of the vessel and its crew, safety of the other vessels it encounters, safety of the locks and ports infrastructure, safety of the environmental elements of the water and the land, and safety of the millions of people now and in the future who are dependent on their integrity.

We do not intend to review the history in this statement, but we believe it is important to be continually mindful of it and of the events and circumstances that brought about the pilotage system we have today.

The Great Lakes Pilotage Authority Limited was incorporated in 1972 as a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. However, under the Financial Administration Act it is considered a parent corporation, preparing and obtaining approval of its corporate plans and annual reports. GLPA is responsible under the Pilotage Act for Canadian pilotage matters in the areas from St. Lambert lock at Montreal westward through the St. Lawrence River and locks, the Welland Canal, and throughout the Great Lakes to their head. It is also responsible for pilotage in the Port of Churchill, Manitoba.

[Translation]

M. Currie: Si nous exigeons que toutes les embarcations aient un permis et que nous nous servons des fonds ainsi recueillis pour financer de bons programmes de mise en marché et de bien meilleurs cours de formation, notamment des cours qui seraient donnés dans les écoles, je soutiens que, dans cinq ans, il ne sera pas nécessaire d'exiger que les conducteurs obtiennent un permis. Je ne crois vraiment pas qu'on en viendra là. Nous ne sommes peut-être pas d'accord là-dessus.

● 0940

Le président: C'est exact. Merci beaucoup, monsieur Currie. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir témoigner devant notre comité.

M. Currie: Je vous en prie. Merci.

Le président: Chers collègues, nous invitons maintenant M. Richard Armstrong, président de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, à s'approcher.

Merci beaucoup, monsieur, d'être ici aujourd'hui. Nous sommes impatients d'entendre votre témoignage.

M. Richard Armstrong (président, Administration de pilotage des Grands Lacs): Bonjour, monsieur le président, messieurs, mesdames. Comme on l'a dit, je m'appelle Dick Armstrong et je suis président de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Je suis accompagné ce matin de M. Robert Lemire qui est secrétaire-trésorier de l'administration. Nos bureaux sont situés, comme la loi l'exige, dans la ville de Cornwall.

J'ai préparé un bref exposé que j'aimerais vous lire, si vous me le permettez. Je ne prendrai pas trop de temps.

Monsieur le président, nous aimerions vous présenter un bref exposé afin de replacer dans son contexte le but et l'organisation du pilotage dans la région des Grands Lacs en ce qui a trait à sa topographie, à sa jonction internationale ainsi qu'à l'unique objectif du pilotage, à savoir celui de la sécurité, notamment celle du navire et des membres de son équipage, celle des autres navires qu'il croise, celle des écluses et des installations portuaires, sans oublier celle reliée aux composantes environnementales de l'eau et du sol ainsi qu'aux millions de gens qui dépendent actuellement de son intégrité et qui en dépendront ultérieurement.

Nous n'avons pas l'intention de passer l'histoire en revue. Nous croyons néanmoins qu'il est important de ne jamais l'oublier et de garder en tête les circonstances qui ont mené à l'instauration du système de pilotage actuellement en place.

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée, a été constituée en société en 1972, comme filiale de la Voie maritime du Saint-Laurent. Toutefois, en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques, elle est considérée comme une société mère qui prépare et qui fait approuver ses plans d'entreprise ainsi que ses rapports annuels. En vertu de la Loi sur le pilotage, il incombe à l'APGL de s'occuper de toute activité qui se rattache aux voies maritimes canadiennes, notamment à partir des écluses de Saint-Lambert, à Montréal, et se dirigeant vers l'Ouest par le fleuve et les écluses du Saint-Laurent, vers le canal Welland, jusqu'en amont des Grands Lacs. Elle se charge également du pilotage dans le port de Churchill, au Manitoba.

[Texte]

In the international waters pilotage has been apportioned and shared by means of a Memorandum of Arrangements between Canada and the United States, which specifies which country provides which services and at which locations in order to avoid overlapping and duplication of activities and costs.

The transit of a vessel from Montreal to Thunder Bay takes a continuous period of about 110 hours or 4.5 days. Canadian and U.S. lake vessels are generally exempt from pilotage, but pilotage is compulsory on foreign vessels.

We'd like to discuss pilotage under the following topics: safety, self-sustainability, service, and sovereignty. Safety is not optional. Pilotage, wherever it is mandated, has as its sole purpose safety in all of its dimensions and is of the utmost importance in protecting the integrity and ecology of the environment of a natural resource in its use as a transportation route.

Pilotage exists to protect the billions of dollars invested in a complex infrastructure of locks, channels, and port facilities to facilitate the movement of commerce in the vast Great Lakes basin.

[Traduction]

Dans les eaux internationales, le pilotage a été réparti par le truchement d'un Protocole des dispositions du Canada et des États-Unis conclu entre les deux pays. Ce protocole précise les services offerts par chaque pays ainsi que leur lieu de prestation, de façon à éviter tout chevauchement et dédoublement des coûts et des activités.

Il faut environ 110 heures ou quatre jours et demi à un navire pour se rendre de Montréal à Thunder Bay. Les navires lacustres du Canada et des États-Unis sont habituellement exemptés des dispositions régissant le pilotage alors que les navires de l'étranger doivent s'y soumettre.

Nous aimerions discuter des volets suivants du pilotage: la sécurité, l'autonomie, les services et la souveraineté. La sécurité n'est pas facultative. Partout où il est obligatoire, le pilotage existe uniquement afin d'assurer la sécurité de tous les aspects de la navigation. Il joue donc un rôle crucial en matière de protection de l'intégrité et de l'écologie d'une ressource naturelle utilisée comme voie de transport.

Le pilotage existe afin de protéger les milliards de dollars investis dans un réseau complexe d'écluses, de canaux et d'installations portuaires en vue de faciliter les transactions commerciales dans le vaste bassin des Grands Lacs.

● 0945

The expertise of pilots is founded in their knowledge of and familiarity with local waters. In the Great Lakes, that expertise is combined with skilful ship-handling ability in order to transit the locks, the narrow channels and entrances into port facilities sometimes via winding rivers and multiple bridge crossings.

In 1988 the authority proposed revisions to its regulations regarding exemptions from pilotage. The amendments were objected to by the industry and the minister appointed a commissioner under the act to investigate and report on the matter with consideration given to the safety of marine navigation and the integrity of the environment.

The report submitted to the minister in 1989, which is better known as the Gauthier report, found that the authority's proposed revisions did not go far enough and had recommended more stringent conditions for exemption, particularly for tankers. We believe that the commissioner's findings are valid and we await the direction to implement them.

Under self-sustainability, the Pilotage Act states that tariffs will be fair, reasonable and sufficient to permit operating on a self-sustaining basis. This requirement has been interpreted and applied on the basis that the books have to be zeroed at the end of each financial year, particularly when a deficit is incurred.

Traffic volume is impossible to predict. This has been demonstrated on many occasions, with the most recent example being 1994. Traffic had been declining throughout the past ten years. Operating expenses and pilot numbers were being reduced

L'expertise des pilotes provient de leur connaissance approfondie des eaux locales. Dans les Grands Lacs, cette expertise vient se rallier à une capacité à manoeuvrer habilement les navires au moment de traverser les écluses et les canaux étroits ainsi qu'au moment de pénétrer dans les installations portuaires, en empruntant parfois des rivières sinueuses traversées par de nombreux ponts.

L'Administration a proposé l'amendement de ses règlements sur les exemptions de pilotage en 1988. L'industrie s'est opposée à ces amendements et le ministre a nommé un commissaire en vertu de la loi, lui confiant la tâche de mener une enquête et de lui soumettre un compte rendu sur le sujet. Il lui a recommandé de tenir compte de la sécurité de la navigation maritime et de l'intégrité de l'environnement.

Le rapport, mieux connu sous le nom de «Rapport Gauthier», a été soumis au ministre en 1989. Ce rapport a révélé que les amendements proposés par l'Administration n'étaient pas assez sévères et recommandait l'application d'exemptions plus rigoureuses, particulièrement en ce qui a trait aux navires citernes. Nous croyons que les conclusions du commissaire sont fondées et attendons de recevoir des directives avant de les appliquer.

En ce qui concerne l'autonomie, la Loi sur le pilotage stipule que les tarifs imposés seront équitables, raisonnables et suffisants pour favoriser l'exploitation autonome. Cette stipulation a été interprétée et appliquée de façon à remettre les comptes à zéro à la fin de chaque exercice financier, particulièrement lorsqu'un déficit est enregistré.

Il a été démontré à maintes reprises qu'il est impossible de prévoir l'intensité de la circulation maritime, comme en fait foi l'année 1994, notre exemple le plus récent. Le débit maritime avait diminué au cours de la dernière décennie. Or, même si les

[Text]

in proportion to the traffic declines. However, they were undertaken following the declines because of the unpredictability of traffic. Those who attempted predictions indicated that the bottom had been reached or that a slight increase could be expected.

In 1993 the National Transportation Agency denied a tariff increase in two pilotage districts on the basis that in its judgment there were too many pilots. The industry had objected on that basis and offered no prediction of increased traffic, but rather predicted the opposite. As a consequence, pilot numbers were significantly reduced and traffic began to increase in 1993 in the fall and resulted in a 42% increase in the pilot assignments in 1994.

An appeal to a tariff can be initiated without penalty to the appellant, but the delay results in a major consequence to the self-sustaining mandate. This can be addressed by allowing the tariff to be applied, but held in trust until any appeal has been reviewed by the National Transportation Agency.

The complex pilotage mandate from which self-sustainability is the expected result can be described as follows. It is to provide a safe and efficient pilotage service employing a fair and reasonable tariff sufficient to permit operating on a self-sustaining financial basis within an approved corporate plan, the implementation of which can be disrupted through the tariff being subject to an appeal, which, if judged to be not prejudicial to the public interest, is granted non-retroactively after administrative delays.

The activity is carried out by employee pilots, with operational conditions for the parties by collective agreements, working in Canadian and international waters in which the sharing of pilotage activities is governed by a memorandum of arrangements. Delays are not easily tolerated by the system or the industry, traffic arrives unscheduled and in surges for varying destinations at unpredictable yearly volumes, and ships expect service on demand.

The above mandate will apply regardless of the organizational structure adopted. The authority has responded to declining traffic by a reduction in manpower of 45% in the last five years. By negotiating wage settlements consistent with those legislated for public servants, operating profits were achieved in the past two consecutive years, and there have been significant productivity gains. There has been no tariff increase in two of the past three years.

In attempting to achieve the optimum service level of a pilot on demand, the delivery of a pilotage service is always faced with the problem of pilot numbers, recognizing that the volume and destinations of ships are unpredictable, ships arrive

[Translation]

coûts d'exploitation et le nombre des pilotes avaient été réduits proportionnellement aux baisses de la circulation, ces coupures découlaient des baisses enregistrées en raison de l'imprévisibilité de la circulation maritime. Ceux qui ont tenté de prédire le débit maritime déclaraient qu'il avait atteint son seuil le plus bas ou qu'on pouvait s'attendre à une légère remontée.

En 1993, l'Office national des transports du Canada a refusé une majoration tarifaire dans deux districts de pilotage, alléguant un nombre excessif de pilotes. L'industrie avait manifesté son opposition en s'appuyant sur cette affirmation. Non seulement ne prévoyait-elle aucune augmentation de la circulation maritime, mais elle s'attendait plutôt au contraire. Le nombre de pilotes a donc été considérablement réduit. L'intensité de la circulation a commencé à augmenter à l'automne 1993, ce qui a mené à une hausse de 42 p. 100 des affectations de pilotes en 1994.

Il est possible de contester l'imposition d'un tarif sans que l'appelant soit pénalisé. Il est néanmoins à noter que le délai influe considérablement sur l'autonomie d'exploitation. Il est possible de composer avec cette situation en autorisant l'imposition du nouveau tarif, tout en le gardant en fiducie jusqu'à ce que l'Office national des transports du Canada ait entendu tout appel interjeté.

Le mandat complexe en matière de pilotage qui devrait favoriser l'autonomie peut être décrit de la façon suivante: assurer la prestation d'un service de pilotage sécuritaire et efficace en imposant un tarif équitable et raisonnable qui favoriserait une exploitation financière autonome, dans le cadre d'un plan d'entreprise approuvé. La mise en oeuvre de ce plan peut être compromise lorsque le tarif est contesté et que l'appelant obtient gain de cause après l'application de délais administratifs non rétroactifs, dans la mesure où l'appel ne nuit pas aux intérêts du public.

Cette activité réalisée par les pilotes embauchés, sous des conditions d'exploitation imposées aux parties dans le cadre de la convention collective, se déroulera dans les eaux canadiennes et internationales où le partage des activités de pilotage est régi par le Protocole des dispositions du Canada et des États-Unis. Les retards ne sont pas aisément tolérés par le système ou par l'industrie. La circulation ne possède pas d'horaire fixe et connaît des périodes de pointe dans certaines directions. Les volumes annuels sont imprévisibles et les navires s'attendent à être desservis sur demande.

Le mandat précité s'appliquera, quelle que soit la structure organisationnelle adoptée. L'Administration a réagi à la diminution de la circulation en réduisant la main-d'oeuvre de 45 p. 100 au cours des cinq dernières années et en négociant des ententes salariales conformes à celles conclues avec les fonctionnaires. Des bénéfices d'exploitation ont pu être réalisés au cours des deux dernières années, ce qui représente une importante hausse de productivité. Il n'y a eu aucune augmentation de tarif au cours de deux des trois dernières années.

En cherchant à maximiser le niveau de service d'un pilote sur demande, la prestation de services de pilotage doit constamment composer avec le problème du nombre de pilotes, tout en reconnaissant qu'il est impossible de prévoir l'intensité

[Texte]

in surges, and weather can be an impediment to the safe flow of vessels. Pilot rest during low-traffic periods cannot be stored or warehoused to be drawn upon for continuous use during high-traffic periods.

Delays do occur because of these factors, but delays have been minimal in recent years, with the exception of 1994, when exceptional traffic volume and high winds adversely affected some transits. Pilotage is expected to be available all day, every day, regardless of the volume of traffic.

The St. Lawrence River and the Great Lakes and their connecting channels west of Cornwall, Ontario, with the exception of the Welland Canal, are international waters. Both Canada and the United States have their own governance for the use and protection of those waters. Pilotage services are not duplicated. However, because of the differences in each country in their economies, laws, and foreign and other policies, it is important to maintain the Canadian participation.

The Chairman: Mr. Armstrong, thank you for your submission.

Colleagues, are there any questions? Mr. Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Monsieur Armstrong, votre document n'est pas paginé. Au sujet du rapport Gauthier, vous dites:

Nous croyons que les conclusions du commissaire sont fondées et attendons de recevoir des directives avant de les appliquer.

Parlez-vous de directives provenant de Transports Canada? Quel est le sens de ce commentaire?

Mr. Armstrong: Under the Pilotage Act, where a regulation has been appealed, the Minister of Transport appoints a commissioner to review the issue to attempt to find a solution. That report is then submitted to the minister, and the Pilotage Authority must await an instruction or a direction from the minister to implement the report as it was written or in some modified form, as he would see fit. To this date, the minister has not directed us to act with regard to that.

M. Guimond: Monsieur Armstrong, le rapport majoritaire déposé par le Sous-comité sur l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent comportait une recommandation qui disait en gros que les développements technologiques dans le domaine du DGPS pourraient fort bien entraîner le remplacement des pilotes. Quelle est votre opinion vis-à-vis d'un tel commentaire? Est-ce que quelque radar ou système de positionnement par satellite pourrait remplacer les pilotes dans le secteur touché par votre autorité, dans votre administration?

Mr. Armstrong: I'm not an expert on that technology, but what I do know of it, I don't believe it in any way, as it exists today, can replace pilots. There's no way it can replace pilots. It can be there as an additional tool to a pilot, but to replace one, I think, at this stage is just totally out of the question.

[Traduction]

de la circulation et la destination des navires, les périodes de pointe qui marquent l'arrivée des navires et les conditions climatiques qui peuvent compromettre leur circulation sécuritaire. Les pilotes ne peuvent accumuler leurs temps repos pendant les périodes d'accalmie en vue de les utiliser de façon continue pendant les périodes de circulation intense.

• 0950

Ces facteurs ont provoqué des délais au cours des dernières années, mais ils ont été minimes, sauf en 1994, lorsque le taux de circulation exceptionnel et les vents forts ont ralenti le déplacement de certains navires. Le pilotage est censé être disponible jour et nuit, tous les jours, quelle que soit l'intensité de la circulation.

Le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs ainsi que les canaux communiquant à l'ouest de Cornwall en Ontario, à l'exception du canal Welland, sont considérés des eaux internationales. Le Canada et les États-Unis possèdent leurs propres règlements pour gérer l'utilisation et la protection de ces eaux. Les services de pilotage n'existent pas en double. Il demeure toutefois important de maintenir la participation canadienne en raison des différences qui distinguent l'économie, les lois et les politiques étrangères et autres de chaque pays.

Le président: Monsieur Armstrong, je vous remercie de votre exposé.

Collègues, avez-vous des questions?

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Mr. Armstrong, your brief is not paginated. Here's what you say on the Gauthier Report:

We believe that the commissioner's findings are valid and we await direction to implement them.

Are you talking about direction from Transport Canada? What do you mean by that comment?

M. Armstrong: Aux termes de la Loi sur le pilotage, dont un règlement a été porté en appel, le ministre des Transports nomme un commissaire qui doit examiner le problème et tenter de trouver une solution. Le rapport est ensuite soumis au ministre, et l'Administration doit attendre des directives du ministre avant d'appliquer les recommandations telles qu'elles étaient présentées dans le rapport ou sous une forme modifiée, selon ce qu'il décide. Jusqu'à présente, le ministre ne nous a donné aucune directive à cet égard.

Mr. Guimond: Mr. Armstrong, the majority report submitted by the Sub-Committee on the Future of the St. Lawrence Seaway contained a recommendation which said that the technological developments in differential global positioning systems could very well lead to the replacement of pilots. What is your opinion on that? Do you think that some kind of radar system or satellite positioning system could replace pilots in the sector under the jurisdiction of the Great Lakes Pilotage Authority?

M. Armstrong: Je ne suis pas un expert dans ce domaine, mais d'après ce que j'en connais, je ne crois pas que cette technologie, telle qu'elle existe aujourd'hui, puisse de quelque façon que ce soit remplacer les pilotes. Elle ne peut absolument pas remplacer les pilotes. Cela peut être un outil additionnel pour un pilote, mais de là à le remplacer, je pense que pour le moment c'est tout à fait hors de question.

[Text]

There are major degrees of error in those systems, and in the Great Lakes, with its narrow channels and locks, to be out by 10 or 20 feet could be a disaster.

M. Guimond: Vous parlez, au dernier paragraphe, de la souveraineté canadienne au niveau du réseau des Grands lacs, des écluses, de la Voie maritime. Vous terminez en disant:

It is important to maintain the Canadian participation.

Mais ce n'est pas ce qui pose problème. Tout le monde reconnaît que la participation canadienne doit être maintenue.

Par contre, la recommandation du Sous-comité sur l'avenir de la Voie maritime de ce Comité disait qu'on devait créer un organisme binational pour la gestion du système. Est-ce que cela s'inscrit dans la même foulée? Est-ce que ce serait une bonne chose? Est-ce que vous êtes d'accord sur cela? Est-ce que cela s'inscrit dans ce que vous dites, à savoir maintenir la participation canadienne?

• 0955

Mr. Armstrong: No, I don't think I'm addressing that issue specifically in speaking of the Canadian participation.

With respect to the concept of a binational organization, I believe that report talked about it in the context of something greater than just the pilotage operation. In order for me to give any view with respect to it, I would have to see that concept fleshed out and see just exactly what is being envisioned by this binational concept that has been proposed.

You heard yesterday of the participation insofar as Canadian versus U.S. assets and use of the system is concerned. In order for me to comment, I'd have to see something that is more fleshed out with respect to what that concept would really be.

M. Guimond: Au niveau de la santé financière de votre administration, vous avez mentionné dans votre mémoire que les deux dernières années avaient été profitables. Vous avez dégagé des bénéfices d'exploitation. Qu'en était-il des années précédant les deux dernières? Au début de la crise, en 1990, 1991, 1992, quels étaient les résultats d'exploitation?

Mr. Armstrong: Well, the financial results have varied over the years. We have to understand that traffic started to decline in the early 1980s and moved downward at a slow pace in each of the years from about 1980. There were a few years interspersed when traffic did go up, not by a very significant amount, but it did go up. Consequently, over those years the authority did have losses and it did have break-even years.

M. Guimond: Au niveau des années où vous avez eu des pertes, à quoi peut-on les attribuer? Est-ce que vous avez eu une contestation quasi systématique des tarifs de la part des armateurs? Vous comprenez pourquoi je vous pose cette question-là. On a rencontré les quatre administrations de pilotage au Canada. La situation de déficit de l'ordre de cinq millions de dollars de l'Administration de pilotage des Laurentides est souvent mise en lumière. M. Marquis nous a dit à Montréal qu'il attribuait la situation à un boycott ou à une contestation systématique de toute demande de modification de tarifs de la part des armateurs.

[Translation]

Il y a une grande marge d'erreur dans ces systèmes et lorsque l'on se trouve dans les Grands Lacs, avec leurs écluses et leurs canaux étroits, une erreur de 10 à 20 pieds pourrait être un désastre.

Mr. Guimond: In the last paragraph you talk about Canada's sovereignty in the Great Lakes, the locks and the St. Lawrence Seaway. You conclude by saying:

Il demeure toutefois important de maintenir la participation canadienne.

but that is not a problem. Everyone recognizes that Canadian participation must be maintained.

On the other hand, the recommendation of the Sub-Committee on the Future of the St. Lawrence Seaway said that a binational organization should be created to manage the system. Does that come under the framework of the same idea? Would that be a good thing? Do you agree with that? Does that fit in with what you're saying, i.e. that the Canadian participation has to be maintained?

M. Armstrong: Non, je ne pense pas que j'aborde spécifiquement cette question lorsque je parle de la participation canadienne.

En ce qui a trait au concept d'un organisme binational, je crois que le rapport en parlait dans un contexte plus large que celui des opérations de pilotage. Avant de pouvoir vous donner mon point de vue sur la question, il faudrait que le concept soit plus étoffé pour voir exactement ce que l'on envisage par un tel organisme binational qui a été proposé.

Vous avez entendu parler hier de la participation du Canada par rapport à celle des États-Unis pour ce qui est des biens et de l'utilisation du système. Avant de pouvoir faire des commentaires, il faudrait que le concept soit un peu plus étoffé.

Mr. Guimond: With regards to the financial health of your authority, you said in your brief that operating profits were achieved in the past two years. How about the previous years? At the beginning of the crisis, in 1990, 1991 and 1992, what were your financial results?

M. Armstrong: Eh bien, les résultats financiers ont varié au fil des ans. Il faut comprendre que la circulation a commencé à diminuer au début des années quatre-vingt et a baissé lentement chaque année à partir de 1980. Il y a eu quelques années ici et là où la circulation a augmenté, mais ce n'était pas une augmentation considérable. Par conséquent, pendant les années quatre-vingt, l'administration a enregistré des pertes certaines années et, d'autres années, elle a atteint leur seuil de rentabilité.

Mr. Guimond: During those years when you had losses, what did you attribute them to? Were shipowners consistently adversarial shipowners? You must understand why I am asking that question. We heard the four pilotage authorities in Canada. The Laurentian Pilotage Authority's deficit which is in the order of 5 millions dollars is very often pointed out. In Montreal, Mr. Marquis told us that this was due to a boycott or consistent opposition on the part of shipowners to any tariff modification request.

[Texte]

[Traduction]

Dans les années où vous avez eu de légers déficits, est-ce que vous attribuez ces déficits uniquement à une diminution du volume ou à une contestation de vos tarifs? Est-ce que vous avez eu à vivre des contestations de vos tarifs?

Mr. Armstrong: It was a combination of both declines in traffic and contesting of tariff. As I mentioned, the tariff was appealed a couple of years ago. The National Transportation Agency determined that in their view we had too many pilots. Traffic then just took an enormous increase, which we've had to deal with. So it was a combination of both elements: declining traffic and there was a number of years when the tariff was contested.

You've mentioned the Laurentian Pilotage Authority. In our case the contestation really comes from a different source. In general, the lake vessels are exempt from pilotage. Generally vessels of the Canadian Shipowners Association are exempt.

So the foreign vessels represented by the agents of the shipping federation really are our clients.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Comuzzi.

During those years when you had a slight deficit, do you think these deficits were caused only by a decline in traffic or by the contesting of your tariff? Was there any contesting of your tariffs?

M. Armstrong: J'attribuerais ces déficits à la fois à une diminution du volume et à la contestation du tarif. Comme je l'ai mentionné, on a contesté le tarif il y a quelques années. L'Office national des transports du Canada était d'avis que nous avions un trop grand nombre de pilotes. Puis il y a eu une augmentation considérable de la circulation maritime, ce qui nous a causé un problème. On peut donc dire que ces déficits sont attribuables à une combinaison des deux éléments: une diminution de la circulation et des contestations du tarif pendant un certain nombre d'années.

Vous avez mentionné l'Administration de pilotage des Laurentides. Dans notre cas, la contestation provenait vraiment d'une source différente. De façon générale, les navires lacustres sont exemptés des dispositions régissant le pilotage. Les navires de l'Association des armateurs canadiens sont également exemptés.

Ce sont donc les navires étrangers représentés par les agents de la Fédération maritime qui sont en réalité nos clients.

M. Guimond: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Comuzzi.

• 1000

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Thank you, gentlemen, for making this report to us. Your area of jurisdiction is from St. Lambert lock to the Lakehead to Thunder Bay. You also have the port of Churchill. In your total operation, how many pilots do you employ?

Mr. Armstrong: We have about 60 to 65 Canadian pilots, and then there are American pilots because we have an international waterway.

Mr. Comuzzi: How many of those international pilots do we have, or are they on your payroll?

Mr. Armstrong: They are not our employees. They are under U.S. Coast Guard, and I don't know whether I can give you a reasonable number for how many there are.

Mr. Comuzzi: Are those 60 to 65 Canadian pilots considered government employees?

Mr. Armstrong: They are employees of the Great Lakes Pilotage Authority, which is a crown corporation; therefore they are public servants.

Mr. Comuzzi: If they are public servants are they guided by the public service pay scales?

Mr. Armstrong: No, it's not a public service pay scale, it's a pay scale developed within the crown corporation.

Mr. Comuzzi: How many pilots do you have in Churchill?

Mr. Armstrong: We have one there for the season.

Mr. Comuzzi: Does he live there year-round?

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Je vous remercie, messieurs de votre exposé. Votre secteur d'activité va de l'écluse Saint-Lambert à la tête des Grands Lacs et Thunder Bay. Vous êtes également responsables du pilotage dans le port de Churchill. Au total, combien de pilotes employez-vous?

M. Armstrong: Entre 60 et 65 pilotes canadiens auxquels s'ajoutent les pilotes américains dans les eaux internationales.

M. Comuzzi: Combien de ces pilotes internationaux comptent parmi vos employés?

M. Armstrong: Ils ne font pas partie de notre personnel. Ils appartiennent à la Garde côtière américaine, et je ne peux pas vraiment vous dire à combien s'élève leur nombre.

M. Comuzzi: Ces 60 à 65 pilotes canadiens sont-ils considérés des employés du gouvernement?

M. Armstrong: Ils sont des employés de l'Administration de pilotage des Grands Lacs qui est une société d'État. Ils sont donc des fonctionnaires.

M. Comuzzi: Dans ce cas, sont-ils assujettis aux échelles de salaire qui s'appliquent dans la fonction publique?

M. Armstrong: Non, leur échelle de salaire est établie par la société d'État.

M. Comuzzi: Combien de pilotes comptez-vous à Churchill?

M. Armstrong: Un pilote y est affecté pour toute la durée de la saison.

M. Comuzzi: Vit-il à Churchill toute l'année?

[Text]

Mr. Armstrong: No.

Mr. Comuzzi: So you fly him in and out?

Mr. Armstrong: We bring him in and he stays for the season.

Mr. Comuzzi: I see, so you only need one pilot in Churchill.

Mr. Armstrong: We only get about six or eight ships, so one pilot is enough to do the work over a period of two or three months.

Mr. Comuzzi: You said in your report that you realized a profit in the last two years. I'm sorry, I don't have a copy of the financial statement. In your financial statement, what is your cost of administration?

Mr. Armstrong: Our cost of administration last year, as a proportion of our expenses, was about 6%.

Mr. Comuzzi: Yes, but what is that in dollars?

Mr. Armstrong: It's about \$600,000.

Mr. Comuzzi: What was your total payroll to your pilots?

Mr. Armstrong: It was about \$6 million or \$7 million.

Mr. Comuzzi: What was the average pay to each pilot then?

Mr. Armstrong: The pilots' pay is determined under a collective agreement and they are paid by the month. Their basic pay, based on being paid by the month, would be about \$80,000 to \$82,000, depending on the year.

Mr. Comuzzi: Let's take the year just finished.

Mr. Armstrong: It would be a bit higher than that for the year just finished, probably about \$100,000. That's because of the overtime, the call-back and everything to deal with the 42% increase in traffic.

Mr. Comuzzi: If \$100,000 is the average over 60 to 65 people, what is the range in salary?

Mr. Armstrong: That would be normal for everybody because there is a fairly general equalization of overtime.

Mr. Comuzzi: All right. In your jurisdiction there is no shipping in January, February or March, so you are working a nine-month year. In that nine-month period, what are your days on and days off?

Mr. Armstrong: It varies a little by collective agreement. Certainly last year there weren't many days off. Everybody was working to meet that major increase in traffic.

Mr. Comuzzi: What's the average for days on and days off?

Mr. Armstrong: It's 35 days on and ten days off.

[Translation]

M. Armstrong: Non.

M. Comuzzi: Il fait donc la navette entre Churchill et sa résidence par avion.

M. Armstrong: Il vient s'installer à Churchill pour la saison.

M. Comuzzi: Vous n'avez donc besoin que d'un pilote à Churchill.

M. Armstrong: Le port n'accueille que six ou huit navires de sorte qu'un pilote suffit par période de deux ou trois mois.

M. Comuzzi: Selon votre rapport, vous avez réalisé un profit au cours des deux dernières années. Je suis désolé de ne pas avoir un exemplaire de vos états financiers. À combien s'élèvent vos coûts administratifs?

M. Armstrong: L'an dernier, nos frais administratifs représentaient 6 p. 100 de nos dépenses totales.

M. Comuzzi: Qu'est-ce que cela représente en dollars?

M. Armstrong: Environ 600 000\$.

M. Comuzzi: Et à combien se sont élevés vos frais salariaux?

M. Armstrong: À entre 6 et 7 millions de dollars.

M. Comuzzi: Combien touche en moyenne chaque pilote?

M. Armstrong: Les pilotes touchent le salaire mensuel prévu dans la convention collective. Selon l'année visée, ils touchent entre 80 000 et 82 000\$.

M. Comuzzi: Prenons le cas de l'année qui vient de se terminer.

M. Armstrong: Leur salaire a été un peu plus élevé pour l'année qui vient de se terminer, soit probablement d'environ 100 000\$ en raison du fait qu'ils ont dû effectuer des heures supplémentaires, qu'on les a rappelés au travail et qu'il y a eu une augmentation de 42 p. 100 du trafic.

M. Comuzzi: Si 100 000\$ représentent le salaire moyen de 60 à 65 personnes, qu'elle a été la gamme des salaires versés?

M. Armstrong: C'est le salaire que presque tous les pilotes ont touché parce que les heures de travail supplémentaires sont réparties de façon assez équitable.

M. Comuzzi: Très bien. Dans votre secteur, la Voie maritime est fermée en janvier, février et mars. Vos activités sont donc réparties sur neuf mois. Au cours de cette période de neuf mois, combien de jours sont travaillés et combien de jours sont chômés?

M. Armstrong: Cela varie un peu d'une convention collective à l'autre. L'an dernier, peu de jours ont été chômés. Tout le monde était au travail en raison de la grande augmentation du trafic maritime.

• 1005

M. Comuzzi: En moyenne, combien de jours sont travaillés et combien de jours sont chômés?

M. Armstrong: Les pilotes travaillent 35 jours d'affilée et prennent ensuite dix jours de congé.

[Texte]

Mr. Comuzzi: For those 35 days on, is that working seven days a week?

Mr. Armstrong: That's working seven days a week, 24 hours a day.

Mr. Comuzzi: According to the figures you've given me, there are administrative costs of about 10%. What makes up your administrative costs? Do you have a board of directors that you pay?

Mr. Armstrong: Our board of directors at the present time consists of six directors, including me. There is one vacancy on the board.

Mr. Comuzzi: What's their remuneration.

Mr. Armstrong: Their remuneration is a per diem of \$250.

Mr. Comuzzi: How many days per year do they usually put in?

Mr. Armstrong: They probably put in 12 days per year.

Mr. Comuzzi: Does your board approve those per diems?

Mr. Armstrong: That per diem is given to us by Order in Council.

Mr. Comuzzi: Yes, but what happens if someone has supplied more time or given more services, and there is an increase in the number of days?

Mr. Armstrong: In the case of the Great Lakes Pilotage Authority, we meet once a month and that's the only time a board member draws a per diem. We don't have any other committees, and haven't had any other reasons so far, in the history of the authority, to require more of their time.

Mr. Comuzzi: All right, your \$600,000 is peanuts. What else is included in your administrative costs?

Mr. Armstrong: We have rent for office space, some office staff to do billing, and there's my salary.

Mr. Comuzzi: Are you the chairman?

Mr. Armstrong: I'm the full-time chairman.

Mr. Comuzzi: Then you're not on a per diem.

Last year the Canadian shipowners almost caused a revolt because they refused to pay your pilotage fees.

Mr. Armstrong: No, that was the Laurentian Pilotage Authority, not the Great Lakes Pilotage Authority.

Mr. Comuzzi: I'm not questioning the need for pilots from St. Lambert lock until we access the seaway in those areas, but for the ocean vessels that require compulsory pilotage as they go through Lake Erie, Lake Ontario, Lake Huron, Lake Michigan, or Lake Superior—it's a great deal of open water—is there not a more efficient way to offer pilotage services other than having a pilot on board for those 10 or 11 days it takes to go there and back?

[Traduction]

M. Comuzzi: Pendant qu'ils travaillent 35 jours, travaillent-ils sept jours par semaine?

M. Armstrong: Sept jours par semaine et 24 heures par jour.

M. Comuzzi: D'après les chiffres que vous nous avez fournis, vos coûts administratifs s'élèvent à 10 p. 100 de vos dépenses totales. Pouvez-vous nous donner une ventilation de ces coûts? Rémunérez-vous les membres de votre conseil d'administration?

M. Armstrong: À l'heure actuelle, notre conseil d'administration compte six administrateurs dont moi-même. Il y a un poste vacant.

M. Comuzzi: Quelle est leur rémunération?

M. Armstrong: L'indemnité journalière est de 250\$.

M. Comuzzi: Combien de jours de travail par année vous facturent-ils d'ordinaire?

M. Armstrong: D'habitude douze jours par année.

M. Comuzzi: L'indemnité journalière est-elle établie par le conseil d'administration?

M. Armstrong: L'indemnité journalière est fixée par décret.

M. Comuzzi: Très bien, mais qu'advient-il si le nombre de jours de travail augmentent?

M. Armstrong: Le conseil d'administration de l'Administration de pilotage des Grands Lacs ne se réunit qu'une fois par mois, et c'est le seul moment que les membres du conseil touchent une indemnité journalière. L'administration ne compte aucun comité, et il n'a jamais été nécessaire jusqu'ici de demander aux administrateurs de fournir plus de jours de travail.

M. Comuzzi: Dans ce cas, 600 000\$, c'est une affaire. Quels sont les autres postes de dépense qui font partie des dépenses administratives?

M. Armstrong: Il y a le loyer de nos locaux et il y a aussi mon salaire.

M. Comuzzi: Êtes-vous le président?

M. Armstrong: Je suis président à temps plein de l'administration.

M. Comuzzi: Vous ne touchez donc pas une indemnité journalière.

L'an dernier, les propriétaires de navire canadiens ont presque causé une révolte parce qu'ils ont refusé de payer vos tarifs de pilotage.

M. Armstrong: C'est l'Administration de pilotage des Laurentides qui s'est retrouvée dans cette situation et non pas l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

M. Comuzzi: Je ne doute pas que des pilotes soient nécessaires pour amener les navires de l'écluse de Saint-Lambert jusqu'à la Voie maritime, mais il est également obligatoire que des pilotes soient à bord des navires qui passent par le Lac Érié, le Lac Ontario, le Lac Huron, le Lac Michigan et le Lac Supérieur. Il s'agit de grandes étendues d'eau libre. Faut-il vraiment faire monter à bord des navires des pilotes pour faire cet aller-retour de dix ou onze jours?

[Text]

We hear from the ocean-going vessels that the cost of pilotage on one of your runs is around \$4,500 to \$5,500. Is there some way that could be reviewed to see why we would need the services of a pilot, for example, after a ship leaves the locks in the Sault? Could we bring on a pilot, if necessary, as the ship enters the port of Thunder Bay, or Superior, Wisconsin, or some other place? What's hazardous about travelling on Lake Superior?

Mr. Armstrong: The pleasure craft out there are certainly a hazard, but I think you have to look at the other side of it. To let a ship cross the lake to put people on at a port, you have quite an expense involved with the pilot boat or some form of boat at the other end.

I think if you really looked at it, providing the safety to cross the lake is far more cost-efficient than trying to put pilots on at whatever location is at the end.

Mr. Comuzzi: But those ports have their own harbour masters, boats, and so on to make that service available.

Mr. Armstrong: They have all those things, but none of them are free. They have a cost and. . .

The Chairman: Thank you, Joe. We have to move on. Mr. Fontana.

Mr. Fontana (London East): Thank you.

Safety, I agree, is paramount, so I don't think we need to get into a debate as to why and how to best achieve safety. However, I'm trying to understand. If we don't require pilots for Canadian and U.S. vessels that are traversing the Great Lakes the same way as these foreign vessels, and they're using their technologies. . . We've spoken to the users of the system. They have technology far beyond what we already have, so their state of the art stuff is there. Is it because our Canadian and U.S. captains on those ships are that much better captains than on the foreign vessels?

I understand there's always a language barrier—that's what we've heard in the west and in the east—and you need to make sure we have somebody who speaks English on these foreign vessels.

I'm trying to understand. If you don't need a pilot for Canadian and U.S. ships, why do you need them for foreign vessels?

Mr. Armstrong: First of all, it's not as simple as you have expressed, that inland ships don't need a pilot. Inland ships are only exempt from pilotage if they meet the criteria with regard to the knowledge and expertise of those who are on the bridge.

Mr. Fontana: You're telling me that before they can get an exemption they have to meet the test.

[Translation]

Il semblerait que les coûts de pilotage pour les navires océaniques sur votre trajet s'élèvent à entre 4 500 et 5 500\$. Est-il vraiment nécessaire qu'un pilote reste à bord du navire une fois qu'il a quitté les écluses à Sault-Ste-Marie? Un pilote ne pourrait-il pas prendre la direction du navire une fois qu'il entre dans le port de Thunder Bay ou de Supérieur ou Wisconsin ou à un autre endroit? Est-il vraiment périlleux de naviguer sur le Lac Supérieur?

M. Armstrong: Les embarcations de plaisance posent certainement des dangers, mais on peut envisager les choses d'un autre angle. Si le pilote ne montait à bord qu'à l'arrivée du navire dans le port, cela entraînerait tout de même des frais assez élevés parce qu'il faudrait prévoir un bateau pour le pilote ou une embarcation quelconque à destination.

Si vous y regardez d'un peu plus près, vous constaterez que ce serait beaucoup plus rentable de faire en sorte qu'on traverse le lac en toute sécurité que d'avoir recours aux services de pilote au port de destination.

M. Comuzzi: Mais il y a des capitaines de port, des bateaux, et ainsi de suite dans tous ces ports, ce qui veut dire que le service est là.

M. Armstrong: Ces services sont là, mais ils ne sont pas gratuits. Ils coûtent tous quelque chose et. . .

Le président: Merci, Joe. Nous devons passer à quelqu'un d'autre. Monsieur Fontana.

M. Fontana (London-Est): Merci.

Je suis d'accord que la sécurité doit venir en premier et je ne pense donc pas que ce soit nécessaire d'entamer un débat sur les raisons de la sécurité et les meilleures façons de garantir la sécurité. J'essaie de comprendre. Si nous n'avons pas besoin de pilotes pour les navires canadiens et américains qui traversent les Grands Lacs, alors que pour les navires étrangers et vu que ces navires ont leurs propres dispositifs de navigation. . . Nous avons déjà parlé aux utilisateurs du système. Leur technologie dépasse de beaucoup celle que nous avons nous-mêmes. Leurs systèmes sont vraiment à l'avant-garde. Est-ce parce que les capitaines de navires canadiens et américains sont tellement plus compétents que les capitaines des navires étrangers?

Je sais qu'il y a toujours un problème de langue, du moins c'est ce qu'on nous a dit dans l'Ouest et dans l'Est, et qu'il faut s'assurer qu'il y a quelqu'un qui parle anglais à bord de ces navires étrangers.

J'essaie de comprendre. Si vous n'avez pas besoin d'un pilote pour les navires canadiens et américains, pourquoi en avez-vous besoin pour les navires étrangers?

M. Armstrong: Tout d'abord, ce n'est pas aussi simple que cela. On ne peut pas dire que les navires canadiens ou américains n'ont pas besoin de pilote. Ils sont exemptés du pilotage uniquement si leurs commandants satisfont à certains critères de compétence et de connaissances.

M. Fontana: Vous dites qu'avant d'obtenir l'exemption, les officiers à bord d'un navire doivent satisfaire à certains critères.

[Texte]

Mr. Armstrong: They have to meet a test.

Mr. Fontana: Do we have that criterion? We have that criterion.

Mr. Armstrong: Yes, it's in the regulation.

Mr. Fontana: As far as foreign vessels are concerned—those same foreign vessels may come to our ports a number of times during the year, and it could also be the same captain—do they ever request exemption, or is it categorically rejected on the basis that they...? They may meet those ten criteria, but do we ever ask them? Do we ever grant exemptions to foreign vessels? Is that just because there's a policy that says foreign vessels need pilots, and therefore we don't even look at the criteria?

Mr. Armstrong: There is a provision for exemption. It's very seldom granted because they have to meet criteria as well for that to happen.

Mr. Fontana: The same criteria?

Mr. Armstrong: I just forget what the exemption criteria are.

The point I wanted to make is that we're in international waters, and there are U.S. regulations as well with regard to that aspect of things. Consequently, vessels transiting those waters are in each country's territory.

Mr. Fontana: So they have to get exemptions from both countries.

Mr. Armstrong: You'd have to obtain an exemption from both countries.

Mr. Fontana: That's all I'm trying to understand. It's obviously a very technical matter.

You talked about safety, and I understand you have to protect the environment, the crews, the ship, and the infrastructure. Therefore, I'd like to see the differential between the exemptions granted to Canadian and U.S. shipping lines, why we grant them exemptions, and whether the criteria are the same for foreign vessels.

Mr. Armstrong: In general, a foreign vessel is not granted an exemption—

Mr. Fontana: I want to know why.

Mr. Armstrong: Well, because of—

Mr. Fontana: I know we've said you shall have a pilot, but I want to know the technical reasons why a foreign vessel cannot get an exemption.

Mr. Armstrong: The reason is their lack of familiarity with the local waters.

Mr. Fontana: What if that same ship and that same captain transited Canadian and U.S. waters twenty times a year? We have a nine-month season. Do you mean to tell me these people only show up once a year?

Mr. Armstrong: Not once a year, but not twenty, not anywhere near that. I don't think they'd be—

[Traduction]

M. Armstrong: En effet.

M. Fontana: Ces critères sont-ils donnés quelque part? Oui, ils le sont.

M. Armstrong: Ils sont donnés dans le règlement.

M. Fontana: En ce qui concerne les navires étrangers, puisqu'il arrive que certains navires étrangers visitent nos ports à plusieurs reprises la même année et qu'ils sont parfois commandés par le même capitaine, demandent-ils parfois une exemption ou rejette-t-on automatiquement leur demande parce qu'ils...? Demandons-nous parfois aux capitaines de navires étrangers s'ils satisfont à ces 10 critères? Accordons-nous parfois des exemptions à des navires étrangers? Existe-t-il une politique selon laquelle le pilotage est obligatoire pour les navires étrangers, ce qui veut dire qu'on ne prend pas la peine de voir s'ils satisfont à ces critères?

M. Armstrong: Il existe une disposition permettant d'obtenir une exemption, mais cette exemption est très rarement accordée parce qu'il faut pour cela satisfaire à certains critères.

M. Fontana: Les mêmes critères?

M. Armstrong: J'oublie quels sont les critères pour obtenir une exemption.

Ce que je voulais dire, c'est qu'il s'agit d'eaux internationales et qu'il y a aussi des règlements américains qui doivent être respectés. Les navires qui traversent ces eaux passent par le territoire de chaque pays.

M. Fontana: Et ils doivent obtenir des exemptions des deux pays.

M. Armstrong: Ils doivent obtenir une exemption des deux pays.

M. Fontana: C'est tout ce que j'essayais de comprendre. De toute évidence, c'est très complexe.

Vous avez parlé de sécurité et je sais que vous devez protéger l'environnement, l'équipage, le navire et l'infrastructure. Je voudrais donc savoir quelles sont les différences entre les exemptions accordées aux navires canadiens et américains et les critères qui s'appliquent aux navires étrangers.

M. Armstrong: De façon générale, on n'accorde pas d'exemption aux navires étrangers...

M. Fontana: Je veux savoir pourquoi.

M. Armstrong: Eh bien, c'est parce que...

M. Fontana: Je sais que le pilotage est obligatoire, mais je voudrais connaître les raisons pour lesquelles un navire étranger ne peut pas obtenir d'exemption.

M. Armstrong: C'est parce qu'ils ne connaissent pas bien nos voies navigables.

M. Fontana: Qu'arriverait-il si ce navire commandé toujours par le même capitaine naviguait dans les eaux canadiennes et américaines 20 fois par année? Nous avons une saison qui dure neuf mois. Voulez-vous dire que ces navires ne viennent qu'une fois par année?

M. Armstrong: Peut-être pas seulement une fois par année, mais certainement pas 20 fois, loin de là. Je ne pense pas qu'ils seraient...

[Text]

Mr. Fontana: But over the course of eight or ten years, because these people happen to be in the business for a long time, don't you think they would become familiar with the Great Lakes? Don't you think technology exists that can protect that ship, that environment, that infrastructure?

• 1015

I don't want to get too argumentative, but I'd like to see the exemption criteria for foreign vessels. From a technical basis, I'd like to measure what those criteria are.

Second, you talked a lot about the supply and demand of pilots. Therefore, when traffic was down, you obviously had to lay off a number of pilots. Is that what you did?

Mr. Armstrong: We reduced their numbers by various means, yes.

Mr. Fontana: When you do need them, as you did in 1994, do you call back those you laid off or do you increase overtime or do you enter into short-term contracts with these pilots that you obviously would have had to lay off before?

Mr. Armstrong: In general, we really haven't laid people off; we found other means to reduce our numbers.

Mr. Fontana: How did you do that?

Mr. Armstrong: It was by retiring people early—that type of thing—to reduce the numbers as we went along.

Mr. Fontana: But your complement has still remained level at 65, or whatever it was.

Mr. Armstrong: No, it's dropped significantly in the last five years. Our numbers have declined significantly.

Mr. Fontana: From what point?

Mr. Armstrong: It wasn't more than 10 or 12 years ago that we had about 140 pilots, but we're now down to about 60 or 65 right now.

Mr. Fontana: What has the activity been? I don't have the charts in front of me.

Mr. Armstrong: The activity has been declining.

Mr. Fontana: By ten times? You went from 140 down to 65. Do I take it then that the activity on the Great Lakes has declined that much?

Mr. Armstrong: The activity on the Great Lakes declined significantly on a gradual basis beginning in 1980. In the past year and a half, there has been a significant increase. Whether that's going to be sustained is a questionable issue.

Mr. Fontana: When activity increases, do you take on additional pilots or do you just give them a lot of overtime?

Mr. Armstrong: We try to do it by overtime, except when it becomes an excessive number, as it was last year: 42%. That's a huge increase and makes it rather difficult to deal with.

[Translation]

M. Fontana: Si ces capitaines étrangers naviguent pendant longtemps, ne pensez-vous pas qu'au bout de huit ou dix ans ils arriveraient à connaître les Grands Lacs? Ne croyez-vous pas qu'il existe des moyens technologiques de protéger ces navires, de même que l'environnement et l'infrastructure?

Je ne veux pas être trop ergoteur, mais je voudrais voir les critères d'exemption pour les navires étrangers. Je voudrais pouvoir évaluer ces critères du point de vue technique.

À part cela, vous avez parlé beaucoup du problème de l'offre et de la demande pour le travail des pilotes. Quand il y a eu une baisse du commerce maritime, vous avez sans doute dû licencier un certain nombre de pilotes. Est-ce bien ce que vous avez fait?

M. Armstrong: Nous avons réduit le nombre de pilotes de diverses façons, en effet.

M. Fontana: Quand vous avez besoin de pilotes par la suite, comme c'est arrivé en 1994, rappelez-vous les pilotes qui avaient été licenciés ou augmentez-vous les heures supplémentaires ou bien signez-vous plutôt des contrats à court terme avec les pilotes que vous aviez dû licencier auparavant?

M. Armstrong: Nous n'avons pas généralement licencié de pilotes; nous avons trouvé d'autres moyens de réduire leur nombre.

M. Fontana: Comment l'avez-vous fait?

M. Armstrong: Nous l'avons fait, par exemple, grâce à la retraite anticipée, pour réduire le nombre de pilotes graduellement.

M. Fontana: Mais vous avez malgré tout maintenu vos effectifs à 65.

M. Armstrong: Non, le nombre de pilotes a baissé considérablement depuis cinq ans.

M. Fontana: Par rapport à quoi?

M. Armstrong: Il y a à peine 10 ou 12 ans, nous avions environ 140 pilotes, mais nous en avons maintenant seulement 60 ou 65.

M. Fontana: Quel a été le niveau d'activité? Je n'ai pas les tableaux sous les yeux.

M. Armstrong: Les activités ont diminué.

M. Fontana: De 10 fois? Le nombre de pilotes est passé de 140 à 65. Est-ce que cela veut dire que les activités sur les Grands Lacs ont baissé à ce point-là?

M. Armstrong: Le niveau d'activité sur les Grands Lacs avait baissé de façon graduelle depuis 1980. Depuis un an et demi, il y a eu une augmentation importante. Reste à savoir si cela va continuer.

M. Fontana: Quand l'activité augmente, embauchez-vous plus de pilotes ou demandez-vous simplement à ceux qui sont déjà là de faire beaucoup d'heures supplémentaires?

M. Armstrong: Nous essayons de nous en tenir à des heures supplémentaires, sauf quand l'augmentation est excessive comme elle l'a été l'année dernière, vu qu'elle était de 42 p. 100. C'est une augmentation énorme et c'est assez difficile de faire face à une telle hausse.

[Texte]

Mr. Fontana: What do you do then?

Mr. Armstrong: We try to do it with overtime. We tried to be creative.

Mr. Fontana: Tell me what "creative" means. Do you hire more pilots?

Mr. Armstrong: In a couple of cases, we used some people who had just retired the year before. We brought in a couple of those people.

Mr. Fontana: So if you had a cash pay-off to retire them early because business was down, you would then hire them back on?

Mr. Armstrong: In some cases. We did that last year.

Mr. Fontana: You're bringing new pilots into the system. I've been rather surprised in our travels across the country that it seems to be a rather locked-in system. We have people who have applied but can't have a pilot's licence for 10 or 15 years. It really is a system that I can't understand. We're trying to come to grips with it. It seems to be a real clique in which nobody seems to be able to get into the system. Therefore, you don't have a lot of competition.

Do you bring in new pilots or do you just recycle —

Mr. Armstrong: I want to clarify something you mentioned. You're speaking about people who can't go in for 10 or 15 years. You're talking about a pilotage certificate; you're not talking about a pilotage licence. We don't have certificates. The provision is in the act, but we don't have certificates in the Great Lakes because of the exemption situation for ships there.

From the point of view of pilot licences, we are employing new pilots and taking them in. We held examinations this year for three districts. We just concluded them in the last month.

Mr. Fontana: You are in fact allowing a regeneration of the system?

Mr. Armstrong: We certainly are.

Mr. Fontana: Unlike other districts in which certification obviously is a real big problem.

Mr. Armstrong: As I say, there's a big difference between the licence and the certificate. We deal with licences.

Mr. Fontana: Okay, fair enough. An interesting point.

Lastly, with respect to the corporate structure of the Great Lakes Pilotage Authority, are you a subsidiary of the St. Lawrence Seaway?

Mr. Armstrong: That's correct.

Mr. Fontana: Why should we have two corporate bodies? Why can't the St. Lawrence Seaway Authority do what you do? Why should we have a pilotage authority? I understand that the act says so, but in terms of trying to rationalize the system. . .

[Traduction]

M. Fontana: Qu'avez-vous fait à ce moment-là?

M. Armstrong: Nous avons essayé de nous en tenir aux heures supplémentaires et de faire preuve d'imagination.

M. Fontana: Expliquez-moi ce que vous voulez dire par là. Avez-vous embauché plus de pilotes?

M. Armstrong: Dans quelques cas, nous avons eu recours au service de pilotes qui avaient pris leur retraite l'année précédente. Nous en avons embauché quelques-uns.

M. Fontana: Ainsi, si vous aviez donné un montant forfaitaire à ces pilotes pour les inciter à prendre une retraite anticipée, vous seriez prêts maintenant à les réembaucher?

M. Armstrong: Dans certains cas. Nous l'avons fait l'année dernière.

M. Fontana: Vous embauchez donc de nouveaux pilotes. Cela m'a étonné de voir pendant nos déplacements dans le pays que ce secteur d'occupation semble être plutôt fermé. Apparemment, il y a des gens qui ont présenté une demande, mais qui ne pourront pas obtenir leur permis de pilote avant 10 ou 15 ans. C'est un système que je ne comprends vraiment pas. Nous essayons de voir ce qui en est. Cela semble être une petite clique fermée qui écarte tous les nouveaux venus. Il n'y a donc pas beaucoup de concurrence.

Embauchez-vous de nouveaux pilotes ou vous contentez-vous de recycler. . .

M. Armstrong: Je voudrais faire une mise au point. Vous dites qu'il y a des gens qui ne peuvent pas devenir pilote avant 10 ou 15 ans. C'est d'un certificat de pilotage que vous voulez parler et non pas d'un permis de pilotage. Nous n'avons pas de certificat. Il existe une disposition à ce sujet dans la loi, mais il n'y a pas de certificat dans les Grands Lacs à cause de l'exemption donnée aux navires.

Pour ce qui est des permis de pilotage, nous employons maintenant de nouveaux pilotes. Nous avons tenu des concours cette année dans trois districts. Les derniers ont eu lieu ce mois-ci.

M. Fontana: Vous permettez donc une régénération du système?

M. Armstrong: Tout à fait.

M. Fontana: Contrairement à d'autres districts où l'accréditation pose de toute évidence un sérieux problème.

M. Armstrong: Je répète qu'il y a une grande différence entre le permis et l'accréditation. Dans notre cas, nous avons des permis de pilotage.

M. Fontana: Très bien. C'est une distinction intéressante.

Enfin, l'Administration de pilotage des Grands Lacs est-elle une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Armstrong: Oui.

M. Fontana: Pourquoi avoir deux organismes distincts? Pourquoi l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent ne peut-elle pas faire votre travail? Pourquoi avoir une administration de pilotage? Je sais que la loi le prévoit, mais si nous voulons essayer de rationaliser le système. . .

[Text]

I know that Mr. Stewart yesterday talked about a one-stop shopping sort of system such that if people come into the St. Lawrence they need pilotage authority. You need this. You need that. You don't have to go through about three or four different bureaucratic levels in terms of the delivery of service. We're trying to reduce the costs of the system, not increase them, so we can remain competitive and so that our goods can travel through the St. Lawrence as opposed to going through American railroads, or what have you.

[Translation]

Je sais que M. Stewart a parlé hier d'une espèce de service à guichet unique. Les navires qui arrivent sur la Voie maritime du Saint-Laurent ont besoin de services de pilotage et de divers autres services. Ce ne serait cependant pas nécessaire d'avoir trois ou quatre bureaucraties différentes pour fournir ces services. Nous essayons de réduire le coût du système, non pas de l'augmenter, pour que nous puissions rester concurrentiels et que nous puissions transporter nos marchandises en empruntant la Voie maritime du Saint-Laurent plutôt qu'en ayant recours aux chemins de fer américains ou à d'autres moyens de transport.

• 1020

Why have a structure such as yours when in fact the St. Lawrence could probably provide exactly the same thing?

Mr. Armstrong: First, the St. Lawrence Seaway Authority, as it's structured now, works in a couple of localized areas of the Great Lakes system. They're in from Montreal to Lake Ontario and the Welland Canal. They're not involved west of the Welland Canal. We are. We provide pilotage to all the ships in the lakes on the American side and on the Canadian side.

On the other aspect, why we have two structures, we are a subsidiary of the Seaway Authority, but we have an integration with them now, which is very cost-beneficial. We rent space from their offices. We're in their building. We use their telephone systems.

Mr. Fontana: But you don't get it free.

Mr. Armstrong: We don't get it free. We pay them rent.

Mr. Fontana: So somebody pays for it.

Mr. Armstrong: What I'm saying is that if we are integrated now, then if you integrate that totally we will stop paying rent. It seems to me that there's probably a net loss, not a net gain, by further integrating.

M. Guimond: On sait que le lobby des armateurs canadiens affirme régulièrement que le pilotage est un monopole. Est-ce que vous êtes d'accord sur ce commentaire? Est-ce que vous considérez le pilotage comme un monopole obligatoire au sens de la définition du dictionnaire du mot «monopole»?

Mr. Armstrong: I don't think it fits a dictionary definition of monopoly. Pilotage is a regulated monopoly. In the Great Lakes area there are the American pilots, so others are involved who provide pilots to the system.

In our case, we believe that we are a commercial operation with some handcuffs. There are some handcuffs to a commercial entity, by a dictionary definition as well, because we are regulated, because we have a memorandum of arrangements between the two counties, we have the tariff subject to appeal, and those kinds of things.

Pourquoi avoir un organisme comme le vôtre quand l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pourrait probablement fournir exactement les mêmes services?

M. Armstrong: Tout d'abord, à l'heure actuelle, l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent s'occupe de certains tronçons bien particuliers du réseau des Grands Lacs. Elle s'occupe du tronçon qui va de Montréal jusqu'au Lac Ontario et le canal Welland. Son domaine de compétence ne s'étend pas à l'ouest du canal Welland. C'est notre secteur à nous. C'est nous qui fournissons les services de pilotage à tous les navires des Grands Lacs du côté américain et du côté canadien.

Quant à la question de savoir pourquoi il existe deux organismes, nous sommes effectivement une filiale de l'Administration de la Voie maritime, mais notre organisme a maintenant été intégré à celui de l'Administration de la Voie maritime, ce qui aide beaucoup à réduire nos coûts. Nous louons des locaux de l'Administration de la Voie maritime et nous occupons des bureaux dans son immeuble et nous nous servons de ses réseaux téléphoniques.

M. Fontana: Mais vous ne le faites pas gratuitement.

M. Armstrong: Ce n'est pas gratuit. Nous payons un loyer.

M. Fontana: Cela veut dire que quelqu'un paie pour cela.

M. Armstrong: Ce que j'essaie de dire, c'est que, comme nous sommes maintenant intégrés, si les deux administrations étaient fusionnées en une seule, nous cesserions de payer un loyer. Il me semble qu'un tel fusionnement entraînerait probablement une perte nette et non le contraire.

Mr. Guimond: We are aware that the Canadian shipowners' lobby keeps saying that pilotage is a monopoly. Do you agree with such a comment? Do you consider pilotage to be a monopoly in the sense of the definition given by the dictionaries?

M. Armstrong: Je ne pense pas que cela corresponde à la définition de monopole donné dans les dictionnaires. Le pilotage est un monopole réglementé. Dans la région des Grands Lacs, il y a aussi des pilotes américains, ce qui veut dire que nous ne sommes pas les seuls à fournir des services de pilotage.

Dans notre cas, nous croyons que nous sommes un service commercial à qui on impose certaines restrictions. D'après la définition des dictionnaires, les organismes commerciaux sont aussi assujettis à certaines restrictions parce que nous sommes réglementés, parce qu'il existe un protocole d'entente entre les deux pays, parce que nos tarifs peuvent être contestés, et ainsi de suite.

[Texte]

Mr. Comuzzi: You have a memorandum of agreement with respect to using American pilots in your jurisdiction, and that's working out very well.

Mr. Armstrong: Yes, we're sharing work.

Mr. Comuzzi: Is there any threat to our sovereignty because we're involved in a joint venture or some working arrangements with the Americans on this?

Mr. Armstrong: There's no threat to our sovereignty under that arrangement, no.

The Chairman: The fact of the matter is, though, that if I want a pilot to operate my vessel, I have to come to you for that pilot. I can't go anywhere else, can I?

Mr. Armstrong: I suppose that, in a strict sense, yes, you come to us for that.

The Chairman: The other question I had is a spin-off from Mr. Fontana's question. As I understand it—correct me if I'm wrong—a Canadian shipmaster needs ten trips in three years.

Mr. Armstrong: That's correct.

The Chairman: What does a master of a foreign ship need?

Mr. Armstrong: He takes a pilot.

The Chairman: No. I think you know what I'm getting at. What does the master of a foreign vessel need to attain the exemption that the Canadian pilot can get with ten trips in three years? What is that criterion?

Mr. Armstrong: The criterion is very strict. It would apply only in open waters. It applies only if a vessel is in distress. I just can't. . .

The Chairman: Do you have that criterion?

Mr. Armstrong: There's a criterion in the regulation. I can provide it to you afterwards.

The Chairman: It would be good if you could provide our clerk with that information. We'll all have a look at that.

Thank you, gentlemen, for your submission and answering our questions.

[Traduction]

M. Comuzzi: Il existe un protocole d'entente pour l'utilisation de pilotes américains et cela fonctionne très bien.

M. Armstrong: Oui, nous nous partageons le travail.

M. Comuzzi: Est-ce que le fait de participer à une telle entreprise conjointe avec les Américains constitue une menace quelconque pour notre souveraineté?

M. Armstrong: Non, il n'y a aucune menace pour notre souveraineté.

Le président: Le fait est, cependant, que si je veux un pilote pour mon navire, c'est à vous que je dois m'adresser. Je ne peux pas m'adresser ailleurs, n'est-ce pas?

M. Armstrong: J'imagine que vous devez effectivement vous adresser à nous.

Le président: Mon autre question découle de celle qu'avait posée M. Fontana. Si je ne m'abuse, et vous me reprendrez si je me trompe, un capitaine canadien doit faire 10 voyages en trois ans.

M. Armstrong: C'est exact.

Le président: Que demande-t-on au capitaine d'un navire étranger?

M. Armstrong: Il doit prendre un pilote.

Le président: Non. Je pense que vous savez à quoi je veux en venir. Qu'est-ce que le capitaine d'un navire étranger doit faire pour obtenir l'exemption qu'un capitaine canadien peut obtenir en faisant 10 voyages en trois ans? Quel est le critère?

M. Armstrong: Le critère est très strict. L'exemption s'applique uniquement lorsqu'un navire est au large ou qu'il est en détresse. Je ne peux pas. . .

Le président: Connaissez-vous ces critères?

M. Armstrong: Il existe des critères dans le règlement. Je pourrais vous les fournir plus tard.

Le président: Ce serait une bonne chose que vous fournissiez ces renseignements à notre greffière. Nous pourrions y jeter un coup d'oeil.

Merci, messieurs, de votre exposé et de vos réponses.

• 1025

We invite to the table the Upper Lakes Group, Mr. Jack Leitch, director. He is no stranger to this committee's work.

Mr. Jack Leitch (Director, Upper Lakes Group): Thank you, Mr. Chairman. With me is Paul Couse, who gives us a great deal of assistance in finding out what goes on here in Ottawa. With me also is Captain Davis, who is in charge of operating our fleet in all regards as far as safety, the environment and navigation and just general health of the fleet.

I have spent my whole life in the grain business in the shipping industry. I was the chief executive officer of our company for over 40 years until 1992. The company has been in business for 65 years, and owns and manages a fleet of six large self-unloaders, 15 dry bulk carriers in the Great Lakes, and four ocean vessels that are trading worldwide.

Nous invitons M. Jack Leitch, directeur du Upper Lakes Group, à s'approcher à la table. Il connaît d'ailleurs fort bien les travaux de ce comité.

M. Jack Leitch (directeur, Upper Lakes Group): Merci, monsieur le président. Je suis accompagné de M. Paul Couse, qui nous aide beaucoup à savoir ce qui se passe ici à Ottawa. Je suis également accompagné du capitaine Davis, qui s'occupe de l'exploitation de notre flotte en ce qui a trait à la sécurité, l'environnement, la navigation et la bonne marche générale de notre flotte.

J'ai passé toute ma carrière dans l'industrie des céréales et du transport maritime. J'ai été président-directeur général du Upper Lakes Group pendant 40 ans jusqu'en 1992. Le Upper Lakes Group a été fondé il y a 65 ans et possède, exploite et gère une flotte de six navires à autodéchargement, quinze transporteurs de vrac sec sur les Grands Lacs et quatre navires océaniques qui font du commerce dans toutes les régions du monde.

[Text]

We have 50% interest in the sole remaining shipyard in the Canadian Great Lakes at St. Catharines. We also have ownership of the grain elevator in Three Rivers.

Through a marketing partnership we're responsible for trading 80% of the bulk carriers and 60% of all the self-unloaders in the Canadian Great Lakes fleet.

Last year we carried 56% of the 5.2 million tonnes of Wheat Board grain that was shipped out of Thunder Bay. We deliver all the raw materials for Dofasco, which is Canada's second-largest integrated steel company, and for the Algoma Steel Corporation. We carry two thirds of Ontario Hydro's water-borne coal requirements.

Most of the basic industries of Canada, including agriculture, steel manufacturing, electrical power generation, mining, chemicals, food processing and cement, depend on the Canadian lakes shipping industry to move their raw materials. The Canadian lakes fleet is probably the only effective merchant fleet left under Canadian registry.

The Canadian shipping industry cannot absorb new costs, and ultimately must pass them on to customers who are attempting to compete with producers all over the world. At the same time, the Canadian shipping industry faces stiff competition from railways, barges on the Mississippi—which by the way do not have to absorb user charges—direct shipments on ocean ships of foreign registry with much lower operating costs, and subsidized inducements from the west coast ports and the port of Churchill.

The Great Lakes shipping industry is under some pressure. No Great Lakes bulk carriers have been built in Canada in the last ten years. During this period the number of shipping companies have been cut in half from ten to five, operating 29 fewer bulk carriers and providing 40% less employment than they did ten years ago.

Only 300 employees remain in Canada's lakes shipyards down from 2300 in 1985. During the same period, we estimate that employment among our customers has fallen by approximately 35% as they strive to remain competitive in their rapidly changing markets.

We recognize that we will be required to adjust to certain user charges that will be determined for our account, so we're here today to inform this committee that our industry and its customers have pared costs as much as possible. Our competitive position is in peril.

Our submission refers to the seaway, pilotage, ports, the coast guard, and the port of Churchill. I will just make a short summary of our recommendations.

[Translation]

Nous avons une participation de 50 p. 100 dans les seules chantiers maritimes qui existent encore au Canada aux abords des Grands Lacs, à St. Catharines. Nous sommes également propriétaires d'un élévateur de céréales à Trois-Rivières.

Grâce à une entente de commercialisation, nous sommes responsables de 80 p. 100 du commerce réalisé par les vraquiers et de 60 p. 100 du commerce réalisé par les navires à autodéchargement au sein de la flotte des Grands Lacs du Canada.

L'an dernier, nous avons transporté 56 p. 100 des 5,2 millions de tonnes de grains mis sur le marché par la Commission du blé depuis Thunder Bay. Nous livrons aussi toutes les matières premières de Dofasco, deuxième aciérie intégrée en importance au Canada, et des aciers Algoma. Nous prenons en charge les deux tiers des besoins en charbon d'Ontario Hydro.

La plupart des industries de base au Canada—dont l'agriculture, la sidérurgie, la production d'électricité, l'exploitation minière, la fabrication de produits chimiques, la transformation des aliments et la production du ciment—doivent s'en remettre à l'industrie canadienne du transport maritime des Grands Lacs pour l'acheminement de leurs matières premières. La flotte canadienne des Grands Lacs est la seule flotte marchande efficace qui soit immatriculée au Canada.

L'industrie canadienne du transport maritime peut absorber d'autres coûts. Elle devra les refiler à ses clients qui cherchent à concurrencer les producteurs du monde entier. En même temps, l'industrie elle-même fait face à une concurrence féroce provenant des chemins de fer, des barges du Mississippi—qui n'ont pas à absorber des frais d'utilisation, des chargements directs de navires océaniques immatriculés à l'étranger, dont les frais d'exploitation sont beaucoup moins élevés, et des subventions profitant aux ports de la côte ouest et au Port de Churchill.

Certaines pressions s'exercent sur l'industrie du transport maritime des Grands Lacs. Pas un seul vraquier des Grands Lacs n'a été construit au Canada depuis 10 ans. Pendant cette période, le nombre de sociétés de transport maritime est passé de dix à cinq. Celles qui restent exploitent 29 transporteurs de vrac sec en moins et fournissent 40 p. 100 moins d'emplois qu'elles ne le faisaient il y a 10 ans.

Il ne reste que 300 employés dans les chantiers maritimes des Grands Lacs du Canada. Or, il y en avait 2 300 en 1985. Au cours de la même période, nous estimons que le taux d'emploi chez nos clients a chuté de 35 p. 100, vu toutes les mesures qu'ils doivent prendre pour demeurer concurrentiels sur des marchés en mutation rapide.

Nous savons que nous allons devoir nous adapter à certains frais d'utilisation qui seront déterminés comme étant à notre compte. Nous sommes donc ici aujourd'hui pour signaler au comité que notre industrie et ses clients ont réduit leurs coûts le plus possible. Notre position concurrentielle est en péril.

Dans notre mémoire, il est question de la voie maritime du Saint-Laurent, du pilotage, des ports, de la Garde côtière ainsi que du port de Churchill. Je vous fais donc un bref résumé de nos recommandations.

[Texte]

As far as the seaway is concerned, we believe it would be healthy if the seaway were to appoint a board of outside directors comprised of a majority of users. We believe that outside consultants should be appointed to advise on further means of improving productivity. They have gone some way, but they have not gone nearly far enough.

We believe the St. Lawrence Seaway still has great room to consolidate office space and reduce administration costs and that they should be relieved or relieve themselves of non-marine activities. We believe that the government, by whatever means it can, should relieve the seaway of the large corporation tax. Also, to depress them a little bit, we don't believe tolls should be increased for at least three years while they work in their new operating structure.

Pilotage has certainly come before this committee on many occasions. It is the single most disturbing element in the operation of the Canadian Great Lakes fleet. Compulsory pilotage was imposed on Canadian ships in the Laurentian area in 1972. This system alone has cost the Canadian dry bulk fleet approximately \$57 million over the last five years. This doesn't include the cost of detention, delay, and winter double pilotage requirements.

The Canadian lake shipping industry is united in its position. Compulsory pilotage for Canadian dry bulk vessels is, and always has been, unnecessary, redundant, and a huge waste of money. It is the fireman on the diesel all over again. This cost, in addition to existing seaway costs, is enough to drive the grain trade to other routes. It adds to the cost of manufacturing Canadian steel, and this affects its marketability in a very competitive world. These unnecessary charges are in contrast to steps taken by the lake carriers and their customers.

Canadian captains and deck officers are uniquely qualified and licensed to navigate and manoeuvre ships through the whole seaway system. They are generally considered to be among the best ship-handlers in the world. Their training includes seamanship, pilotage, safety, environmental matters, ship maintenance, and management. In addition, our company—and, we believe, all Canadian shipping companies—promotes and provides refresher courses as new technology is developed.

While we maintain that Canadian lake ships must be free from compulsory pilotage throughout the system, we acknowledge that officers on ocean ships who lack the same ship-handling skills, who are sailing ships with different hull designs, and who have a limited knowledge of the waters and customs of inland shipping will probably continue to require pilotage assistance.

[Traduction]

Pour ce qui est de la voie maritime du Saint-Laurent, nous estimons qu'il serait plus simple de nommer un conseil d'administration composé des utilisateurs principaux à titre majoritaire. Nous estimons que la voie maritime devrait envisager de nommer des conseillers de l'extérieur dont le travail consisterait à améliorer la productivité sur la voie maritime. Ils ont réalisé certains progrès, mais il reste encore beaucoup à faire.

Nous croyons que la voie maritime du Saint-Laurent pourrait prendre beaucoup plus de mesures pour consolider les bureaux et réduire les coûts d'administration et que l'on devrait soulager la voie maritime de toute responsabilité à l'égard d'activités non maritimes. Nous estimons que le gouvernement devrait faire tout son possible pour dispenser la voie maritime de l'impôt des grandes sociétés. En outre, de manière à mettre l'accent sur la réduction des coûts, il faudrait décider de ne pas augmenter les tarifs pendant au moins trois ans tandis que se fait la transition vers de nouveaux modes de fonctionnement.

La question du pilotage a fait l'objet des travaux de ce comité à maintes reprises. C'est l'élément le plus inquiétant de l'exploitation de la flotte canadienne des Grands Lacs. Le pilotage obligatoire a été imposé aux navires canadiens dans la région laurentienne en 1972. Ces cinq dernières années cela a coûté quelque 57 millions de dollars à la flotte canadienne de transporteurs de vrac sec, sans compter les coûts liés à la détention, aux retards et au double pilotage applicables au cours de l'hiver.

Les armateurs canadiens des Grands Lacs font front commun sur ce point. Le service de pilotage imposé aux transporteurs de vrac sec est aujourd'hui et sera toujours inutile et redondant en plus de représenter une énorme perte d'argent. C'est un gaspillage monumental. Cela s'ajoute à ce que coûte déjà le transit sur la voie maritime: cela suffit pour pousser le commerce des céréales vers d'autres voies de transport. Le coût s'ajoute au coût de production de l'acier canadien, ce qui nuit à sa position sur un marché mondial très concurrentiel. Ces frais inutiles contrastent avec les mesures prises par les transporteurs des Grands Lacs et par leurs clients.

Les commandants et officiers canadiens ont des compétences uniques et sont agréées pour naviguer et manoeuvrer des navires dans l'ensemble du réseau de la voie maritime. Ils sont généralement classés parmi les meilleurs navigateurs du monde. Leur formation comprend le matelotage, le pilotage, la sécurité, les questions environnementales, la gestion et l'entretien d'un navire. Outre notre société elle-même, nous croyons que toutes les sociétés canadiennes de transport maritime favorisent et fournissent des cours de recyclage au fur et à mesure que la technologie nouvelle se présente.

Tout en soutenant que les navires canadiens devraient être dispensés du pilotage obligatoire dans tout le réseau, nous reconnaissons le fait que le service de pilotage demeurera utile pour le cas des officiers à bord des navires océaniques qui ne possèdent pas les mêmes aptitudes pour les manoeuvres, qui naviguent sur des bateaux dont la coque est conçue différemment et qui possèdent une connaissance limitée des eaux et des coutumes du transport maritime intérieur.

[Text]

We propose that Canadian dry bulk ships trading in Canadian waters should be free of imposed pilotage at all times in all inland Canadian waters.

As far as port costs are concerned, we recommend the abolition of Ports Canada. We promote and support commercially competitive harbour commissions and local port commissions, and we support and promote privatized port operations.

As far as the port of Churchill is concerned, we believe it should be treated in the same manner as other components of the transportation system. There should be no subsidies, and user charges should be applied to the same extent they apply to the overall grain transportation system.

As far as the Canadian Coast Guard is concerned, we support the steps that are being taken to reduce the cost by merging the coast guard with the Department of Fisheries and Oceans. Here again, we represent that there should be user representatives on the board or on some other appropriate committee that can monitor what is happening. We recommend that the placing and maintenance of buoys and many other aids to navigation be delegated where possible to local sub-contractors.

The lake shipping industry needs very limited ice-breaking services, so we support the principle of privatization of ice-breaking and encourage a maximum of cooperation between the Canadian Coast Guard and U.S. Coast Guard in this activity.

We recommend that the Canadian Coast Guard college be closed.

Mr. Chairman, I think that's the end of my comments. We certainly hope you do and will agree transportation costs have a very significant impact on the competitive position of the country and you will support us in our desire to be relieved of this unhealthy excess of unnecessary services, as we have requested.

• 1035

The Vice-Chairman (Mr. Comuzzi): Thank you, Mr. Leitch and gentlemen, for that succinct summary in the four areas this committee is concerned with.

Mr. Leitch, I don't think I heard your prognosis about the absence of ships in the system. You said you had fifteen ships, four ocean vessels, six self-unloaders, and the balance bulk carriers. Somewhere—was it in your submission—I read we are now in a precarious position with the availability of ships on the inland waterways.

Mr. Leitch: I don't think it is a precarious position. It is unbalanced. The tonnage to be moved has reduced. The Great Lakes bulk carrier fleet has been reduced by ten or twelve ships. But what's happened is it's been rationalized and it has adjusted itself to the trade that is there. So although it has gone down, there is not a demand, and there's not likely to be a demand in the foreseeable future, as far as I can tell, for additional lake tonnage.

[Translation]

Nous proposons donc que les transporteurs canadiens de vrac sec faisant le commerce dans les eaux canadiennes soient dispensés de l'obligation de recourir aux services de pilotage dans toutes les eaux intérieures du Canada.

Pour ce qui est des coûts reliés aux ports, nous recommandons l'abolition de Ports Canada. Nous recommandons de promouvoir et de soutenir les sociétés d'exploitation locales des ports et des commissions portuaires concurrentielles sur le plan commercial ainsi que la privatisation des opérations portuaires.

Pour ce qui est du port de Churchill, nous estimons qu'il devrait être traité comme tous les autres éléments du réseau de transport. Aucune subvention ni aucun frais d'utilisation ne devraient être appliqués à moins qu'ils ne s'appliquent à l'ensemble du réseau de transport des céréales.

Pour ce qui est de la Garde côtière canadienne, nous sommes favorables aux mesures visant à réduire les coûts du gouvernement par la fusion de la Garde côtière et du ministère des Pêches et des Océans. Encore une fois, nous soutenons que les utilisateurs devraient pouvoir déléguer des représentants à un conseil d'administration ou à quelque autre forme appropriée de comité qui peut surveiller ce qui se passe. Nous recommandons que l'aménagement et l'entretien des bouées et des nombreuses autres aides à la navigation soient confiés, dans la mesure du possible, à des sous-traitants locaux.

L'industrie maritime des Grands Lacs a besoin d'un service de brise-glace limité. Nous sommes donc en faveur de l'idée de privatiser le service et d'encourager le plus possible la coopération entre les gardes côtières canadienne et américaine à cet égard.

Nous recommandons la fermeture du collège de la Garde côtière.

Monsieur le président, je crois que c'est là la fin de mes commentaires. Nous espérons que vous vous rendrez compte que les coûts de transport ont un impact direct sur la compétitivité du Canada et que vous accéderez à notre demande de nous libérer de ces services superflus, excessifs et malsains.

Le vice-président (M. Comuzzi): Merci, monsieur Leitch et messieurs, pour nous avoir résumé votre pensée en ce qui concerne les quatre domaines qu'étudie notre comité.

Monsieur Leitch, je ne crois pas que vous nous avez parlé de l'avenir que connaîtra l'industrie, étant donné le manque de navires. Vous avez dit que vous possédez 15 bâtiments, quatre navires océaniques, six navires à auto-déchargement et plusieurs vraquiers. J'ai lu—c'était peut-être dans votre mémoire—que l'industrie est dans une situation précaire, étant donné le manque de transporteurs fluviaux.

M. Leitch: Je ne crois pas que la situation soit précaire. Il y a un manque d'équilibre. Il y a eu une baisse du tonnage qui doit être transporté. La flotte de transporteurs de vrac sur les Grands Lacs a été amputée de 10 ou 12 navires. Mais cette rationalisation s'est produite suite aux fluctuations du commerce. Donc, en dépit du fait qu'il y a moins de navires, la demande n'a pas augmenté, et elle n'augmentera probablement pas dans l'avenir, du moins pour ce qui est du tonnage d'eau douce.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Guimond: À la page 5 de la version française du rapport, vous mentionnez qu'en 1994, vous avez transporté 56 p. 100 des 5,2 millions de tonnes de grain mises sur le marché depuis Thunder Bay. Vu l'abolition de la LTGO, prévoyez-vous que Thunder Bay verra une hausse de trafic pour le port lui-même et, incidemment, pour tout le réseau de la Voie maritime ainsi que pour les ports du Saint-Laurent?

Mr. Leitch: To some extent we came here to ask you that question. We have tried to find out the answer. It seems to depend a great deal on how this change will affect the direct shipper.

We believe it should result in a slight increase of the movement towards the east from Thunder Bay. I don't know if you've heard different answers, but we have no reason to think there will be a significant increase.

Mr. Guimond: J'ai une autre question à poser. Dans vos recommandations concernant l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, l'administration D, vous stipulez:

soulager la Voie maritime de toute responsabilité à l'égard d'activités non maritimes, notamment en ce qui concerne les ponts et les tunnels.

Vous vous réferez certainement au tunnel de Melocheville, au pont Saint-Louis et au pont de Valleyfield. M. Stewart avait déjà dit devant ce Comité que cela représentait des dépenses additionnelles et que l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent n'avait pas à assumer ces frais.

Donc, vous parlez de soulager la Voie maritime. Comment fait-on pour soulager la Voie maritime d'activités comme l'entretien des ponts et des tunnels? On ne peut pas les poster comme une lettre. À qui ou à quoi envoie-t-on la responsabilité?

Mr. Leitch: I don't know who you send it to. This should not be a responsibility of the marine transportation industry: that is the only point I am making. I don't know where you send them to.

Mr. Guimond: Vous dites «soulager». Comment?

Mr. Leitch: The reason it's in there is that we believe it adds to the total cost of running the seaway, and in turn adds to the deficit the seaway has. We look at the seaway authority as having the primary responsibility of moving ships and cargoes... and not as being responsible for bridges and other forms of transportation.

Mr. Guimond: On page 4 of the English version of your brief, you say that in 1994, you carried 56% of the 5.2 million tons of grain shipped out of Thunder Bay. Given the fact that the WGTA has been abolished, do you think that Thunder Bay's traffic will increase, which would automatically affect the entire seaway, including ports along the St. Lawrence?

Mr. Leitch: En fait, nous sommes ici en quelque sorte pour vous poser la question. Nous avons tenté d'y trouver une réponse. Mais cela dépendra en grande partie des répercussions que cela aura sur les chargements directs.

D'après nous, le trafic des marchandises transportées vers l'est à partir de Thunder Bay subira une légère augmentation. J'ignore si on vous a dit autre chose, mais nous n'avons aucune raison de penser qu'il y aura une grande augmentation du trafic.

Mr. Guimond: I have another question. In your recommendations with respect to the St. Lawrence Seaway Authority, recommendation D reads as follows:

That the Seaway should be relieved of responsibility for all non-marine activities such as bridges and tunnels.

You are obviously talking about the Melocheville tunnel, and the Saint-Louis and Valleyfield bridges. Mr. Stewart has already told the committee that maintaining ports and tunnels represents additional costs and that the St. Lawrence Seaway Authority should not have to pay these costs.

You say that the seaway should be unburdened. How can it be unburdened from activities such as maintaining tunnels and bridges? You can't simply shrug off this responsibility. Who should be in charge of tunnels and bridges?

Mr. Leitch: Je ne sais pas. Les ponts et les tunnels devraient relever de l'industrie du transport maritime: c'est tout ce que je dis. Je ne sais pas qui devrait assumer leur entretien.

Mr. Guimond: You say: "unburden". How?

Mr. Leitch: La raison pour laquelle nous faisons cette recommandation, c'est parce que les coûts d'entretien s'ajoutent au coût total d'entretien de la voie maritime, et ne font qu'aggraver son déficit. D'après nous, l'administration de la voie maritime doit d'abord et avant tout veiller à ce que les navires et leurs cargaisons poursuivent leur chemin... l'administration n'est pas responsable pour les ponts ni autres modes de transport.

• 1040

Mr. Guimond: Les conseils de ces municipalités nous disent que ces ponts-là existent en raison du fait qu'on a creusé la Voie maritime, car s'il n'y avait pas eu de Voie maritime, il n'y aurait pas eu de ponts. Ils nous demandent pourquoi ils devraient en assumer la responsabilité. Comment peut-on agencer cela?

Mr. Leitch: If the bridges weren't over the seaway, then presumably they'd be over the river. I really don't know. We don't look at water carriers as being our responsibility.

Mr. Guimond: Municipal councillors concerned by this matter have told us that these bridges were built because of the seaway; if the seaway had not been dug, the bridges would not have been built. They are asking us why they should be responsible. How do you respond to that?

Mr. Leitch: Si on n'avait pas construit les ponts sur la voie maritime, je présume qu'on les aurait construits sur le fleuve. Je ne sais pas. Mais cela ne relève pas de notre responsabilité.

[Text]

M. Guimond: À la page 10 de la version française, au sujet du pilotage, vous apportez un chiffre. Vous dites que le coût du pilotage pour un vrai quai canadien de taille maximale, chargé à bloc, s'élève à 20c. la tonne, ce qui représente presque 500\$ l'heure. Cela me semble élevé. On a eu des présentations à ce sujet. Est-ce bien le chiffre que vous mentionnez? Vous dites que le coût direct du pilotage est de 500\$ l'heure. Est-ce exact?

Mr. Leitch: That's the cost of pilotage to the Laurentian area alone. It is 20¢ a tonne. The total cost of the burden the ship bears in the course of a year is about \$1.5 million per ship if it's a lake ship doing round trips. It's a very heavy build-up of tolls, tugs, pilots, and other charges.

However, the cost of pilotage that we're responsible for, that applies to the ship, is 20¢ per tonne. It is that amount per hour or very close to it, within a few cents.

M. Guimond: En pourcentage de vos coûts globaux d'opération, qu'est-ce que cela représente? Est-ce 5 p. 100, 2 p. 100 ou moins de 1 p. 100?

Mr. Leitch: It's very small. That 20¢ is a very small amount of the total cost of moving a tonne. If it costs \$10 to move a tonne. . . I don't know what it would cost in that particular area, because some runs are long and some are small. It's a small cost.

The problem is that it's a small cost piled on a number of other costs. Marginal costs are frequently the charge that breaks the camel's back. There is no question, particularly in the instance of grain, that you can lose a significant grain sale for 20¢ a tonne.

The other problem is that 20¢ a tonne compounding itself through a steel mill can have the same impact. Every industry has its operating costs related to what is cumulative, and it must pare down at every point it can.

Frankly, you're referring to the Laurentian Pilotage Authority. This is a very difficult position for us, because we don't need it. We don't want it. It's an unnecessary cost. Therefore it's especially galling compared to some of the costs that we believe are built in the system and that we have to have to operate it. There is a realistic operating cost for getting yourself through the seaway, and obviously we're bound to pay that.

There's getting ourselves through the locks. The cost of getting ourselves down through the St. Lawrence River should be not one for our account, because we don't need the service.

M. Guimond: Est-ce que vous recommandez à ce Comité de recommander la fermeture de Churchill?

Mr. Leitch: Probably that would be the outcome. What we are proposing is that Churchill should be treated exactly like any other port. If you apply to Churchill the charges that apply to the other areas in the system, then you're going to have ice-breaking, a number of very high port charges, and the charge of keeping that railway going.

[Translation]

Mr. Guimond: On page 8 of the English brief, with respect to pilotage, you quote a figure. You say that the cost of pilotage for a maximum-sized fully laden Canadian bulk carrier is 20¢ per tonne, which is almost \$500 per hour of service. That seems high. Other witnesses talked about this as well. Is that figure correct? You say that the direct cost of pilotage is \$500 an hour. Is that true?

M. Leitch: C'est le coût du service de pilotage dans la région laurentienne seulement. Ça coûte 20c. la tonne. Un vraquier des Grands Lacs qui fait des voyages aller-retour paie 1,5 million de dollars par année pour le service de pilotage. On doit payer toutes sortes de droits, y compris le coût des péages, des remorqueurs et des services de pilotage.

Par contre, le coût du service de pilotage que nous devons assumer, qui s'applique aux navires, est de 20c. la tonne. Cela représente donc presque 500\$ l'heure.

Mr. Guimond: What percentage is that of your total operational costs? Five percent, 2% or less than 1%?

M. Leitch: Cela ne représente que très peu. Vingt cents ne représentent pas beaucoup comparativement à qu'il en coûte de transporter une tonne. S'il en coûte 10\$ pour transporter une tonne. . . Je ne sais pas ce qu'il en coûterait dans cette région particulière, parce que certains voyages sont plus longs que d'autres. Ce n'est donc pas un coût important.

Le problème, c'est que c'est un coût peu élevé qui s'ajoute à beaucoup d'autres coûts. Les coûts marginaux représentent souvent la goutte qui fait déborder le vase. Il ne fait aucun doute, en ce qui concerne les céréales, qu'un droit de 20c. la tonne peut vous faire perdre un contrat de vente.

L'autre problème, c'est que ce droit, ajouté au coût de production de l'acier, peut avoir le même effet. Chaque industrie doit payer des coûts d'exploitation auxquels s'ajoutent tous les autres coûts. Par conséquent, chaque industrie doit épargner de l'argent là où c'est possible.

En fait, vous parlez de l'Administration de pilotage des Laurentides. C'est un sujet très difficile pour nous, parce que nous n'avons pas besoin de cette administration. Nous n'en voulons point. Elle nous occasionne des coûts inutiles. Par conséquent, cela nous exaspère beaucoup de payer ces droits, surtout à la lumière du fait que nous payons déjà des droits légitimes relevant de l'exploitation de la voie maritime. Évidemment, il faut assumer certains coûts pour utiliser la voie maritime, et nous les payons.

Il y a la question des écluses. Nous ne devrions pas payer pour le service des écluses le long du fleuve Saint-Laurent, parce que c'est un service dont nous nous passons.

Mr. Guimond: Are you recommending that this committee recommend the closing of Churchill?

M. Leitch: C'est probablement ce qu'on devrait faire. Nous proposons que le port de Churchill soit placé sur le même pied que les autres ports. Si vous exigez que le port de Churchill paie les droits que paient les autres ports, il faudra inclure le coût du service de brise-glace, un certain nombre de droits portuaires très élevés, ainsi que le coût d'entretien du chemin de fer.

[Texte]

I've been trying to get the estimate of what the increased cost is. It probably is in the area of \$20 to \$30 a tonne. If that \$20 to \$30 a tonne were in fact applied to Churchill, then Churchill would be out of business.

[Traduction]

J'ai tenté d'obtenir une estimation de ces coûts. Ils s'élèvent probablement à 20\$ ou 30\$ la tonne. Si on exigeait du port de Churchill de payer 20\$ ou 30\$ la tonne, il ne pourrait pas survivre.

• 1045

I not saying we should close Churchill down. We're just saying if Churchill can't bear its weight in the world we're coming into, it should close itself down.

Mr. Guimond: I will have one last question on the coast guard after my colleague from the large majority we have here asks some little questions.

The Chairman: On this side of the table, Michel, we're intently interested in all the work we do. —Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Gentlemen, thank you for your very succinct report, as I said when I was sitting in Stan's chair.

There are just two points. One is a direct result from the questioning by my friend. When he was questioning about the unnecessary structures that are currently being maintained by the seaway authority... I think in the seaway report... of which he was a member, there was a recommendation that those be taken out of the costs of administering the St. Lawrence Seaway Authority. I think it was \$3.5 million or \$3.8 million a year. We also provided the means by which those costs should be removed from the transportation system of Canada, inasmuch as there is a section under the National Transportation Act, an imposed public duty, and they have the legislative framework in order to absorb those costs. So I give that to the committee for information on that particular question.

Mr. Guimond: I presented a minority report.

Mr. Comuzzi: The second question. By way of clarification, since this committee has been on this review of marine policy, and pursuant to Mr. Leitch's comments on the port of Churchill, we are advised unofficially that some government agency, some department, is in the process of providing some \$27 million of funding to the Port of Churchill. I'm trying to track that down from different sources. I'm asking you, as the chairman of the committee, and the parliamentary secretary, to assist us; to provide to the committee factual information on whether Churchill is receiving from any government agency — any — including CN, a \$27 million subsidy over and above everything else. I think that's very important information this committee should have in front of it as we deliberate and make our final recommendations.

Mr. Leitch: I'm reading your recommendations. I have really only one question. Under the seaway, you say to retain the present form. Then you go into the second recommendation and say to incorporate principal users on the board of directors. I'm having difficulty in understanding that. I know we have an advisory board, but we don't currently have a board of directors of the St. Lawrence Seaway Corporation. Could you explain? Do you want to retain its present form or do you want to have the seaway answerable in some corporate structure, with a board of directors with responsibility for its operations?

Je ne veux pas dire que nous devons fermer le port de Churchill. Cependant, si le port de Churchill ne peut pas s'autofinancer dans le monde de demain, il devrait fermer de lui-même.

M. Guimond: Je voudrais poser une dernière question au sujet de la Garde côtière quand mon collègue de l'importante majorité que nous avons à notre comité aura posé ses quelques petites questions.

Le président: Je vous signale, Michel, que les députés de ce côté-ci de la table s'intéressent beaucoup à tous les aspects de notre travail. Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Messieurs, je vous remercie de votre rapport très succinct, comme je vous l'avais déjà dit quand je remplaçais Stan.

Il y a seulement deux choses que je voudrais éclaircir, dont l'une a trait aux questions posées par mon ami. Il a posé des questions au sujet des structures inutiles qu'entretient maintenant l'administration de la voie maritime, et je pense qu'il en était question dans le rapport du sous-comité sur la voie maritime dont le député faisait partie. Dans ce rapport, on recommandait que l'administration de la voie maritime cesse d'assumer le coût de ces structures inutiles. Je pense que cela s'élevait à 3,5 ou 3,8 millions de dollars par année. Nous disions aussi comment on pouvait faire en sorte que le réseau de transport canadien cesse d'assumer ces coûts, puisqu'il existe une disposition dans la Loi nationale sur les transports qui parle d'un devoir public imposé, ce qui permettrait d'assumer ces coûts. C'est une chose que je voulais signaler aux membres du comité.

M. Guimond: J'avais présenté un rapport minoritaire.

M. Comuzzi: Voici ma deuxième question. Depuis que notre comité a entamé son examen de la politique maritime, nous avons été informés de façon non officielle, et cela se rapporte à ce que disait M. Leitch du port de Churchill, qu'un organisme ou ministère du gouvernement est en train de verser quelque 27 millions de dollars au port de Churchill. J'essaie de découvrir exactement ce qui se passe à partir de divers indices. À titre de président du comité et de secrétaire parlementaire, je vous demande de nous aider et de dire au comité si le port de Churchill reçoit effectivement d'un organisme gouvernemental quelconque, y compris le CN, une subvention de 27 millions de dollars en plus de tout le reste. À mon avis, notre comité a besoin de le savoir pour formuler ses recommandations finales.

Je suis en train de lire vos recommandations, monsieur Leitch. Je n'ai qu'une seule question à poser à ce sujet. Vous recommandez que l'administration de la voie maritime reste telle quelle. Ensuite, vous formulez une deuxième recommandation et vous dites que les principaux utilisateurs devraient faire partie du conseil d'administration. J'ai du mal à comprendre pourquoi. Je sais qu'il existe un conseil consultatif, mais la société de la voie maritime du Saint-Laurent n'a pas maintenant de conseil d'administration. Pouvez-vous nous expliquer? Voulez-vous que l'administration reste telle quelle, ou voulez-vous qu'elle soit transformée en société commerciale quelconque et qu'elle ait à sa tête un conseil d'administration?

[Text]

Mr. Leitch: No. Everybody who isn't in the government thinks the government can't run anything, so they make sweeping statements from time to time. I guess I'm one of those.

Mr. Comuzzi: That's the way we get change.

Mr. Leitch: But I do believe over the history of the seaway some things have happened that never should have happened. Many years ago they decided to build shunters, so they could move ships through in the Panama Canal. Every person who was on a ship knew it was going to fail, and it did. It was impossible to get any input into the management or the control of the seaway.

Not so many years ago they bought \$10 million worth of computers. Ten million dollars worth of computers would send Toronto to the moon. The job they wanted done could really have been done at maybe 2% of that cost.

• 1050

It's not that there are any geniuses in the private sector who aren't on the board. I think it's that people who are in the private sector are very much directed toward reducing costs, and they reduce them at all costs. That control was not at the seaway when those things happened and some other things that we're aware of.

An advisory committee usually ends up by being advised of what is happening after it's happened. Rather than that, I think it would be helpful, particularly in view of the changes we're proposing here now involving user charges, to invite the users and even force them to take some more responsibility for what happens. I think it would be a very healthy thing for this crown corporation and a number of others if a majority of the board could be made up of the people who must use it and must pay the cost of it.

That's what I meant. I'm not sure I heard the first part of what you said.

Mr. Comuzzi: Thank you. That clarifies it. So really, in essence, Mr. Leitch, your organization is not happy with the status quo. You would prefer to have it on a more sensitive basis to those who use the system and provide the transportation in it. That can be done by a new corporate structure with an elected board of directors. The participants in the seaway can make representations to them and they can act in more of a cost-effective manner.

Mr. Leitch: Whether they're elected or appointed, I think it should be these people who have to pay the bill in the end—the direct bill, yes.

Mr. Comuzzi: Just one last question, Mr. Chairman, if I may.

Inasmuch as we've heard a lot of evidence with respect to the seaway concerning the amount that our American friends are paying toward its maintenance and operation, and the amount of usage they have out of it, could we extend that concept you have put forward to include some participation by the United States?

[Translation]

M. Leitch: Non. Tous ceux qui ne travaillent pas pour le gouvernement pensent que le gouvernement est incapable d'administrer quoi que ce soit, et ils font donc des généralisations hâtives. J'imagine que c'est mon cas.

M. Comuzzi: C'est ainsi que nous faisons changer les choses.

M. Leitch: Je crois cependant que, depuis les débuts de la voie maritime, il s'est passé certaines choses qui n'auraient jamais dû arriver. Il y a bien des années, l'administration de la voie maritime avait décidé de construire des remorqueurs de manœuvre pour faire passer les navire dans le canal. Tous ceux qui étaient à bord d'un navire à l'époque savaient que cela échouerait certainement, et c'est ce qui est arrivé. C'était impossible de le faire comprendre aux administrateurs de la voie maritime.

Il n'y a pas tellement d'années, l'administration a acheté pour 10 millions de dollars d'ordinateurs. On pourrait envoyer Toronto sur la lune avec tous ces ordinateurs. On aurait pu faire le travail que l'administration voulait faire pour peut-être 2 p. 100 du coût.

Ce n'est pas parce qu'il y a des génies dans le secteur privé qu'il n'y en a pas au sein du conseil d'administration. À mon avis, c'est parce que les gens dans le secteur privé visent essentiellement à réduire leurs dépenses, et le font à tout prix. Il n'existait pas de mesures de contrôle à la voie maritime lorsque ces choses-là et d'autres dont nous avons été informés se sont produites.

Un comité consultatif finit en général par être informé de la situation après coup. Au lieu de cela, il serait utile à mon avis, surtout compte tenu des modifications que nous proposons à l'égard notamment du paiement par l'utilisateur, d'inviter les utilisateurs et même de les obliger à assumer plus de responsabilités dans ce domaine. Il serait très salubre, tant pour cette société d'État que pour certaines autres, que la majorité des membres du conseil d'administration soient des utilisateurs du système et des gens qui doivent en payer les frais.

C'est ce que je voulais dire. Je pense avoir manqué la première partie de votre intervention.

M. Comuzzi: Merci. Les choses sont plus claires ainsi. En un mot, donc, monsieur Leitch, votre organisme n'est pas satisfait du statu quo. Vous préféreriez que l'on tienne davantage compte des besoins des utilisateurs du système et de ceux qui offrent les services de transport. Cela sera possible grâce à une nouvelle entité commerciale dotée d'un conseil d'administration dûment élu. Les parties prenantes dans la voie maritime pourront présenter des instances au conseil d'administration, lequel pourra agir de façon plus rentable.

M. Leitch: Que les membres soient élus ou nommés, ce sont à mon avis ces personnes-là qui doivent payer la note en dernier ressort.

M. Comuzzi: Une dernière question, monsieur le président, si vous le permettez.

Nous avons entendu de nombreux témoignages concernant la voie maritime, et notamment les dépenses que nos amis américains doivent engager pour en assurer le fonctionnement et l'entretien; par rapport à l'utilisation qu'ils en font, pourrions-nous élargir le principe que vous avez mis de l'avant de façon à faire participer également les intervenants américains?

[Texte]

Mr. Leitch: I've heard this before. I really don't think we have thought it out very much. In principle, I think it would be very healthy because it is a through system. But I haven't thought it out deeply. I don't know.

Mr. Comuzzi: It's worth the exploration.

Mr. Leitch: I believe it is.

Mr. Comuzzi: If we use all of the usual barometers to analyse a cost-effective structure and if we spread the cost over more users, then it would seem that every user would pay less.

Mr. Leitch: I like the theory.

Mr. Comuzzi: The theory sounds good, but the practice is difficult.

Thank you, Mr. Chairman.

Thank you, Mr. Leitch.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi.

I want to thank you also for your comments and interest in the Churchill port. I would also be very interested in hearing back from the parliamentary secretary as to whether or not the Port of Churchill is going to receive a windfall of subsidy money from whatever pot so as to get a better handle on the situation and recognize that we're not working at cross-purposes in some way.

Mr. Grose (Oshawa): Mr. Leitch, it's a pleasure to have you here today. I'm an alternate on this committee, not a regular. They only call me when they're desperate.

The main thing I've learned so far today is that, after listening to the last group, I became the wrong kind of pilot.

Some voices: Oh, oh!

Mr. Grose: Let's get back to Churchill again. I'm a little bit interested in the history of Churchill, because I keep hearing about this thing. I learned earlier that only six or eight ships go in a year. I know it's a nice idea to have a port on our third sea coast. I know I could ask the government for a little history on the port and it would send me a book that would take me two weeks to read.

You can probably tell me this in 30 seconds: was Churchill ever more than just a nice idea? Why is it there?

Mr. Leitch: I don't know, Mr. Grose. I grew up with it being there. At one time, as a proud Canadian from the west, I thought it was a wonderful thing to have a direct access to the sea. On an economic basis, I see no further justification for it. I really don't know.

[Traduction]

M. Leitch: J'ai déjà entendu cette suggestion. Nous n'y avons pas vraiment réfléchi. En principe, ce serait très salubre, puisque nous nous partageons le même réseau. Toutefois, je n'y ai pas vraiment réfléchi, et je ne peux donc pas vous répondre.

M. Comuzzi: Cela mérite réflexion.

M. Leitch: Oui, sans doute.

M. Comuzzi: Si nous utilisons tous les repères habituels pour analyser une structure rentable et si nous répartissons les dépenses entre un plus grand nombre d'utilisateurs, je suppose que la part de chacun d'entre eux sera moindre.

M. Leitch: J'approuve votre théorie.

M. Comuzzi: C'est bien beau en théorie, mais difficile à mettre en pratique.

Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Leitch.

Le président: Merci à vous, monsieur Comuzzi.

Je tiens également à vous remercier de vos observations et de l'intérêt que vous portez au port de Churchill. Moi aussi, j'aimerais beaucoup que le secrétaire parlementaire nous dise si, oui ou non, le port de Churchill va recevoir une subvention quelconque, afin que nous sachions exactement à quoi nous en tenir et pour nous assurer que nous ne poursuivons pas des objectifs contraires.

M. Grose (Oshawa): Monsieur Leitch, nous sommes ravis de votre présence aujourd'hui. Je ne suis pas membre à plein temps du comité, car je remplace simplement un de mes collègues. On m'appelle simplement dans les cas désespérés.

Après avoir entendu le témoignage du dernier groupe, j'en ai retenu un point essentiel: je n'ai pas choisi le bon secteur de pilotage.

Des voix: Oh, oh!

M. Grose: Revenons au port de Churchill. L'historique de ce port m'intéresse, car j'en entends continuellement parler. J'ai appris plus tôt qu'il ne reçoit que six ou huit navires par an. Je sais que c'est une bonne idée de disposer d'un port le long de notre troisième littoral. Je sais que je pourrais demander au gouvernement de me faire un bref historique du port et que l'on m'enverrait un ouvrage si volumineux qu'il me faudrait deux semaines pour le lire.

Vous pourrez sans doute me répondre en deux mots: est-ce que le port de Churchill a jamais été autre chose qu'une bonne idée? À quoi sert-il?

M. Leitch: Je ne sais pas, monsieur Grose. Depuis que je suis né, il a toujours été là. À une époque, en tant que Canadien de l'Ouest fier de l'être, je pensais qu'il était merveilleux d'avoir un accès direct à la mer. Sur le plan économique, je ne vois aucune autre justification. Je n'en sais vraiment rien.

● 1055

Mr. Grose: Then it would appear that it never was a real gold mine. It was just that, a nice idea.

Mr. Leitch: My understanding of the history of it is that it was an emotional step that started it. I don't know any more than that, I'm afraid.

M. Grose: Il semble donc que cela n'a jamais vraiment été une mine d'or. Ce n'était rien de plus qu'une bonne idée.

M. Leitch: D'après ce que je sais, tout cela n'était au départ qu'une question de sentiment. Je crains de ne pouvoir vous en dire plus.

[Text]

Mr. Grose: Those are the kinds of things that cost us money.

Mr. Fontana: I guess it would be fair to say that about 500 ports or harbours that have existed for a lot of good economic and social reasons across this country. That's why we're here to determine which of those should stay.

In fact, we had an organization yesterday say—and we've heard it before—there's too much infrastructure in the system, that we're diluting the capacity of the system by forcing shippers into different ports as opposed to consolidating and maximizing our strengths where we need them.

With respect to Churchill, it would be fair to say to this committee that a task force was struck to look at the Port of Churchill. In fact, when we were out west someone indicated that perhaps the first mistake made was that it wasn't turned over to a western province and/or the Northwest Territories, because it is the gateway to the north to a certain extent and one can't deny that the country needs one.

For this committee's benefit, a number of ministers are involved in looking at the Port of Churchill to ascertain its value. It would be fair to say, though, that this committee's input is going to be sought in terms of its ultimate disposition.

I think your approach was right. Somebody in our government might want to take on different ports in this country. This is what this committee is trying to look at. At what point does the federal government have an interest or a mandate to look after every wharf, harbour, and port in this country? That's what this committee is all about.

You say in point 2 "the privatization of Canadian ports...". Which ones do you believe should be privatized? Do you have a vision that we should have a national ports system of three or four regional and local ports that are essential to the country's economy, not only nationally but also regionally, and then a whole bunch of other ports that you feel somebody else should look after? Have you given that any thought?

Mr. Leitch: We have given it very little thought. In general that's what we believe, but I don't think I could make a very good argument, because a lot of the position that we've taken on the ports is probably intuitional.

We trade in some of these big ports and they have to be treated in a quite different way from the very tiny ports and others that are mainly recreational.

There are probably two or three levels of ports that should be treated differently.

I guess we put it in because it was a matter we were unsatisfied with and probably we don't have any solution, but we think it's worth while for the government to have a very close look at it because there's something here to be made more efficient and more effective.

Mr. Fontana: With respect to the St. Lawrence Seaway, you talked about retaining its present form. My colleague Mr. Comuzzi asked you about that one.

Mr. Leitch: Yes.

[Translation]

M. Grose: C'est le genre de choses qui nous coûtent cher.

M. Fontana: On peut dire sans exagérer qu'environ 500 ports ou havres ont été créés dans notre pays pour une foule de bonnes raisons d'ordre socio-économique. C'est pourquoi notre rôle est de déterminer lesquels il nous faut conserver.

En fait, certains témoins qui ont comparu hier nous ont dit—et nous l'avions déjà entendu auparavant—que l'infrastructure du réseau portuaire est trop lourde, que nous diluons la capacité du réseau en obligeant les expéditeurs à s'éparpiller entre divers ports au lieu de regrouper les services et de maximiser nos points forts là où ils sont nécessaires.

En ce qui a trait au port de Churchill, il convient de rappeler qu'un groupe de travail a été chargé d'examiner sa situation. En fait, lors de nos déplacements dans l'Ouest, quelqu'un a dit que notre première erreur avait peut-être été de ne pas en confier la responsabilité à une province de l'Ouest ou aux Territoires du Nord-Ouest, car c'est dans une certaine mesure la voie d'accès aux régions septentrionales, et il faut bien admettre que notre pays en a besoin.

Pour la gouverne du comité, je signale qu'un certain nombre de ministres participent à un examen du port de Churchill en vue d'en déterminer la valeur. J'ajoute toutefois que notre comité sera consulté avant de prendre une décision finale à son sujet.

Votre approche est la bonne, à mon avis. Quelqu'un au gouvernement devrait peut-être se pencher sur la situation de divers ports de notre pays. C'est l'objet de l'étude de notre comité. Dans quelle mesure le gouvernement fédéral a-t-il intérêt à s'occuper de tous les quais, havres et ports du pays, ou est-il tenu de le faire? C'est là l'objet de l'étude du comité.

Vous parlez au point 2 de la privatisation des ports canadiens. Auxquels pensez-vous en particulier? À votre avis, faudrait-il créer un réseau portuaire national composé de trois ou quatre ports régionaux et locaux qui jouent un rôle essentiel à l'économie du pays, non seulement à l'échelle nationale, mais également au niveau régional, et de toute une série d'autres ports dont quelqu'un d'autre aurait la responsabilité? Y avez-vous réfléchi?

M. Leitch: Très peu. C'est plus ou moins notre idée sur la question, mais je ne peux pas vous présenter une argumentation solide, car notre position à l'égard du réseau portuaire se fonde sans doute surtout sur des intuitions.

Nous faisons affaire avec certains de ces grands ports, et il faut les traiter de façon différente des tout petits ports qui servent essentiellement aux plaisanciers.

Il existe sans doute deux ou trois catégories de ports, qu'il faut traiter sur un pied différent.

Nous avons fait cette observation dans notre exposé parce que la situation ne nous paraît pas satisfaisante et que nous n'avons sans doute aucune solution à offrir, mais à notre avis il est utile que le gouvernement examine de près la question, car il y a moyen de rendre le système plus efficace et efficient.

M. Fontana: S'agissant de la voie maritime du Saint-Laurent, vous avez dit qu'il ne fallait rien y changer. Mon collègue, M. Comuzzi, vous a posé une question à ce sujet.

M. Leitch: Oui.

[Texte]

Mr. Fontana: Then you want to incorporate users in the system.

Officials from the St. Lawrence Seaway Authority were here yesterday. They proposed moving towards ultimate full commercialization and suggested a number of options to us as to how to get there.

What you're talking about, I believe, to incorporate the users in the system, is much akin to what we're going to be doing in the air navigation system: putting all the stakeholders at a not-for-profit board of directors to essentially run the system and therefore be much more responsive to the users.

Do you think that a not-for profit organization for your members as well as all stakeholders in the seaway might be the model we could look to, and not necessarily have it as a crown corporation with essentially Government of Canada appointees on the board of directors?

Mr. Leitch: Yes, I do believe that. I'm not quite sure what the word "commercialization" means. I suspect that it means that the unit will remain the same as it ever was, but it will try to be profit driven somehow.

Mr. Fontana: It's much broader than that. I'd be more than happy to share the minister's definition of "commercialization" with you.

[Traduction]

M. Fontana: Vous voulez donc que les utilisateurs participent aux frais d'exploitation du réseau.

Hier, nous avons entendu le témoignage de responsables de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Ils ont proposé de s'orienter vers la commercialisation totale du réseau et nous ont suggéré certaines options pour atteindre cet objectif.

Lorsque vous dites qu'il faut intégrer les usagers dans le système, c'est justement ce que nous comptons faire relativement au système de navigation aérienne: faire siéger toutes les parties prenantes à un conseil d'administration d'une société sans but lucratif qui dirigera le système et devra donc tenir davantage compte des besoins des utilisateurs.

À votre avis, le modèle de la société sans but lucratif semble-t-il être une bonne idée pour vos membres et tous les intervenants de la voie maritime, au lieu qu'il s'agisse d'une société d'État dont le conseil d'administration se compose essentiellement de membres nommés par le gouvernement du Canada?

M. Leitch: Oui, c'est mon avis. Je ne sais pas exactement ce que l'on entend par «commercialisation». Cela veut dire, je suppose, que le service restera le même, tout en essayant toutefois de faire des bénéfices.

M. Fontana: Cela va beaucoup plus loin que cela. Si vous le souhaitez, je vous expliquerai volontiers la définition que le ministre donne de la «commercialisation».

• 1100

Mr. Leitch: To get back to the direction of the corporation under those circumstances, I believe it's important for the stakeholders to be represented. The stakeholders should have an economic holding or interest in it, like a shipper who's using it, whether he's carrying steel or it's something more indirect. I think those who will be helped or punished by the outcome of it should be represented on the board.

Mr. Fontana: On page 7 you say collective bargaining agreements and the right to strike should be replaced by an arbitration system on the seaway. You obviously didn't mention that in your remarks, but it is part of your proposal.

I take it this recommendation is obviously because you are dissatisfied with the present system and the stresses and strains it has caused to your industry. You're obviously talking about taking away the right to strike and replacing it with an arbitration system.

Mr. Leitch: I knew that wasn't going to get very far off the ground, although I believe in it because the seaway worker has such economic control over what happens. His leverage is infinite, and when you get that type of infinite leverage there should be a form of arbitration so they can't shut down the system. That's why in my remarks I pointed out that all the major industries around the Great Lakes are dependent on marine transportation continuing to move.

If any one group is capable of stopping that they can stop the wheels turning in this country. At that point they can quadruple their wages and it would still be advantageous as opposed to having the system shut down. I think when you get that type of situation there should be a way of solving it short of shutting the system down.

M. Leitch: Il est important que les actionnaires soient représentés à la direction de la société. Ils ont un intérêt, tout comme les transporteurs, qui transportent de l'acier ou autres choses. Car ce sont ces personnes qui subiront le contrecoup des décisions du conseil.

M. Fontana: À la page 7 vous dites que les conventions collectives et le droit de grève devraient être remplacés par un processus d'arbitrage dans la voie maritime. Vous n'en avez pas parlé dans vos remarques, mais cela fait partie de votre proposition.

Je suppose que si vous faites cette recommandation, c'est que vous n'êtes pas satisfaits du système actuel et des pressions que cela cause à votre entreprise. Vous voudriez que le droit de grève soit remplacé par l'arbitrage.

M. Leitch: Je savais que cette proposition n'allait pas aller très loin; cependant, j'estime qu'elle est bonne, car les travailleurs de la voie maritime peuvent exercer un contrôle extrême sur la situation. Leur contrôle peut être tel que sans arbitrage on peut très bien en arriver à une situation où tout le système est paralysé. C'est la raison pour laquelle, dans mes remarques, je dis que toutes les grandes industries situées autour des Grands Lacs sont tributaires du transport sur ceux-ci.

Si un groupe est capable de paralyser tout ce système, cela signifie qu'il peut paralyser le pays tout entier. Ils peuvent demander des salaires quatre fois supérieurs aux salaires qu'ils ont, et il serait toujours avantageux de faire une telle concession plutôt que de fermer tout le système. Quand on en arrive à une situation de ce genre, il faut trouver une autre solution plutôt que d'avoir recours à la paralysie totale du système.

[Text]

Mr. Guimond: I am happy to read that you share the opinion of the official opposition on the closure of the Canadian Coast Guard College in Sydney.

On page 14, recommendation (f), you recommend the college be closed. I'm happy you share my view on that because I asked questions in the House of Commons. It will save us \$10 million a year.

What is the position of your group concerning cost recovery for Canadian Coast Guard services?

Mr. Leitch: We believe it will have to be recovered somewhere. As far as our company is concerned—we're not speaking for the industry—we believe we can probably carry a good deal of the weight of the things we need. We don't think we need to have very many things. We are rather hopeful that if we can rationalize the costs we have by relieving us of the costs we shouldn't have, such as pilotage and some ice-breaking costs, we can probably cover the legitimate costs of moving our ships through the seaway.

Mr. Fontana: In your submission you talked about \$500 an hour and everything else. I think this committee would like to see and understand all your costs as a shipper through the system, on a per tonne or hourly basis—I don't care how you do it. By doing that we will be able to measure our competitiveness with that of the United States, where your company obviously works or goes.

The U.S. is our competition, as are other ports across the world, as the minister indicated when he went to New Zealand and Australia. He was rather flabbergasted when he was told that Vancouver, for example, was probably the second or third most expensive port in the world.

If there's a way for you to get those figures for us, I would really appreciate them. I'm sure the committee could use them to measure Canada against other countries.

• 1105

Mr. Leitch: We have those figures. The submission was short enough that we didn't have an opportunity to do it. We'd very much appreciate an opportunity to sit down with a secretary at some time and put them in somewhere so you will have them.

The Chairman: If you will supply them to our clerk, Mr. Leitch, then we'll have them distributed amongst all the members. We appreciate that very much.

Mr. Leitch, and the Upper Lakes Group, we appreciate your participation. No doubt we'll be seeing you again soon sometime.

Mr. Leitch: Thank you.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Colleagues, we'll invite to the table the Canadian Exporters' Association and its representatives. Mr. James Moore, is Vice-President, Policy.

Please introduce those you've brought with you and begin your submission.

[Translation]

M. Guimond: Je suis heureux de voir que vous partagez l'opinion de l'Opposition officielle sur la fermeture du Collège de la Garde côtière canadienne à Sydney.

À la page 16, recommandation f), vous recommandez la fermeture du collège. Je suis heureux de voir que vous partagez mon point de vue sur cette question. J'ai déjà posé des questions à la Chambre à ce sujet. Cela nous permettra d'économiser 10 millions de dollars par année.

Quelle est la position de votre groupe au sujet du recouvrement des coûts des services de la Garde côtière?

M. Leitch: Nous estimons que les coûts devront être recouverts d'une façon ou d'une autre. En ce qui concerne notre compagnie—et nous ne parlons pas ici au nom de tout le secteur—nous estimons que nous pouvons sans doute assumer nos propres frais nous-mêmes. Nous ne croyons pas avoir besoin de grand-chose. Nous estimons que si on rationalise les coûts en ne payant pas pour les frais que nous ne devrions pas avoir, c'est-à-dire le pilotage et certains frais de brise-glace, nous pourrions sans doute payer les frais raisonnables qui nous incomberont pour le transport sur les Grands Lacs.

M. Fontana: Dans votre exposé vous avez parlé de 500\$ l'heure. Le comité aimerait comprendre quels sont véritablement les coûts pour un transporteur sur les Grands Lacs sur la base du tonnage ou sur une base horaire, peu importe. De cette façon, nous pourrions mieux mesurer la compétitivité du Canada par rapport à celle des États-Unis.

Nous devons faire concurrence aux États-Unis, comme à d'autres ports du monde d'ailleurs; c'est ce que le ministre a indiqué quand il est allé en Nouvelle-Zélande et en Australie. Il a vraiment été renversé lorsqu'on lui a dit que Vancouver était sans doute le deuxième ou le troisième port le plus cher du monde.

Si vous pouviez nous donner ces chiffres, nous en serions très heureux. Je suis sûr que le comité pourrait les utiliser pour mesurer la compétitivité du Canada par rapport à celle des autres pays.

M. Leitch: Nous avons ces chiffres. L'exposé a été trop court pour que nous puissions les donner. Nous serons très heureux de les mettre sur papier pour vous les donner.

Le président: Vous pourriez les transmettre à notre greffier, monsieur Leitch, qui pourra les distribuer aux membres. Nous vous remercions.

Nous tenons à remercier M. Leitch et le Upper Lakes Group de leur participation. Nous vous reverrons bientôt, c'est certain.

M. Leitch: Merci.

Le président: Merci.

Chers collègues, nous accueillons maintenant à M. James Moore, vice-président, Politique, ainsi que les autres représentants de l'Association des exportateurs canadiens.

Veuillez nous présenter les personnes qui vous accompagnent, puis faire votre exposé.

[Texte]

Mr. James D. Moore (Vice-President, Policy, Canadian Exporters' Association): With me are Mr. Ted Zier-Vogle, Vice-President of Transportation for Noranda Sales Corporated, and Klaus Burhop, Corporate Director of Logistics for Avenor, which is a major forest products company. Both of these gentlemen are extremely experienced in marine transportation and the importance of it to their companies' operations.

I believe you have received copies of our presentation. I will try to summarize it as briefly as I can in order to leave an opportunity for discussion.

First, I would like to introduce the Canadian Exporters' Association. We have approximately 1,000 members who are engaged in exporting. We've been around for a good many years, and we very much appreciate this opportunity to appear before you, because one of our main activities is trying to make sure that Canada is, and remains, an attractive base in which to maintain international business operations.

Marine transportation gives rise to costs for the carriers, which are passed on directly to their customers in the freight bills they pay.

For exporters, if those costs get out of line, exports are adversely affected and lost exports are a direct result.

The issues this committee is addressing are complex. They've been well stated in your terms of reference and in the presentation by the minister. The system is essentially overbuilt. There is much too much overhead and duplication and a lot of outmoded labour practices inherent in the way in which it operates today.

The challenge has to be the focus on international competitiveness and the need to see where we can reduce the cost of the system, make it more efficient, maintain it in a safe manner, and try to integrate it a lot more than it is today.

The transportation system is only as strong as its weakest link, and we've seen that in the last week or two with some of the labour disputes.

[Traduction]

M. James D. Moore (vice-président, Politique, Association des exportateurs canadiens): Je suis accompagné de M. Ted Zier-Vogle, vice-président des Transports de Noranda Sales, et de Klaus Burhop, directeur de la Logistique d'Avenor, une grande société de produits forestiers. Ces deux personnes connaissent très bien le transport maritime et l'importance de celui-ci dans les opérations de leurs sociétés.

Si je ne me trompe, vous avez reçu des exemplaires de notre exposé, que j'essaierai de résumer aussi rapidement que possible pour laisser plus de temps pour la discussion.

Tout d'abord, j'aimerais dire un mot de l'Association des exportateurs canadiens. Il s'agit d'un organisme de 1 000 membres qui exportent dans le monde entier depuis de nombreuses années. Nous sommes très heureux d'avoir la possibilité de comparaître devant vous, car nous nous efforçons de faire en sorte que le Canada constitue un endroit où il est intéressant d'exercer des affaires internationales.

Le transport maritime cause des frais aux transporteurs, frais qui sont ensuite directement imputés aux clients.

Si ces frais sont exagérés, les exportations en pâtissent, et il peut en résulter des pertes de débouchés pour les exportations.

Les questions sur lesquelles se penche le comité sont complexes. Elles ont été bien définies dans votre mandat et dans l'exposé du ministre. Le système est en fait trop lourd, les frais d'administration sont trop élevés, il y a chevauchement et double emploi et beaucoup de pratiques de travail désuètes.

C'est la compétitivité internationale qui doit être au coeur des efforts. Il faut voir de quelle façon nous pouvons réduire les coûts, permettre au système d'être plus efficace, plus sûr et plus intégré qu'il ne l'est actuellement.

La force du système de transport est celle de son maillon le plus faible, et, au cours des dernières semaines, nous en avons vu un exemple lors des différends syndicaux.

• 1110

In the marine services that are provided to our carriers, the costs are very much a factor of the increased integration that we have in the North American transportation system. We, as shippers, often have choices that involve U.S. ports and the U.S. transportation system.

This is particularly true of higher-value cargoes, particularly containerization. But as North American transportation systems become more integrated, we're going to see more challenges to the bulk cargoes, such as potash and even grain. We're going to see real challenges to grain coming out of the Mississippi system in the not-too-distant future, if we don't watch what we do here.

As for exports, I don't need to tell you that they have been leading the economic recovery. The latest figures show an increasing strength in our offshore exports, complementing the tremendous growth we've had in the North American market since free trade with the United States.

Les coûts des services maritimes pour les transporteurs dépendent de plus en plus de l'intégration du système de transport nord-américain. En tant que transporteurs, nous avons souvent à faire des choix qui impliquent l'utilisation de ports et du système de transport américain.

C'est particulièrement le cas des cargaisons de grande valeur, notamment les conteneurs. Au fur et à mesure de l'intégration du système de transport nord-américain, le transport en vrac, notamment de la potasse, et même du grain, sera mis au défi. Il y aura de véritables défis dans le cas du grain provenant du système du Mississippi dans un avenir peu éloigné si nous ne faisons pas attention à ce que nous faisons au Canada.

En ce qui concerne les exportations, je n'ai pas besoin de vous dire qu'il s'agit là du moteur de la reprise économique. Les derniers chiffres indiquent une hausse dans le cas des lignes océaniques, ce qui s'ajoute à la croissance considérable que nous avons connue sur le marché nord-américain depuis l'adoption du libre-échange avec les États-Unis.

[Text]

Essentially, we like the idea of commercialism. We're not quite clear that we fully understand all that is implied by that term, but we recognize that it probably implies more user pay. Providing it's matched by an approach to the management of the various segments of the system to reduce costs to make it more bottom-line oriented, I think we can live with elements of that.

It needs to be more fully defined and we need to look very closely at what the results are in terms of final recommendations to see how it would affect the costs of Canadian exporters in terms of their ability to continue to export.

In a pre-budget submission we made to the Minister of Finance, we did address the concept of user pay in a more general sense. We emphasized the point that user pay should not in fact be increased taxation disguised as user charges.

As particular areas are identified for user pay or commercialization potential, we need to address issues such as whether the service is necessary. This should be done in close consultation with the beneficiaries.

I think you'll find, in the areas in which you're looking, gentlemen, that there are a number of questions about whether all of the services we now have are necessary. Can the level of service be reduced? What efficiencies in operations and delivery could be introduced? Are all the beneficiaries sharing equitably in the costs? In the case of the commercialization of a monopoly service, what kinds of price control should apply, which is particularly relevant in the marine sector?

There are additional points we'd like to make at this time because they have special relevance to marine services. Commercialization and user pay must be linked very closely to user pay in what services are provided and at what cost. Whenever possible, elements of competition should be introduced on what otherwise would be the provision of a monopoly service. If no effective competition can be introduced, users should have recourse to an independent third party to make rulings on disagreements. There needs to be a recognition that many marine services serve broad national and regional interests with costs that cannot be recovered.

We again want to underscore that if commercialization results in higher costs, it will result in lower throughput and a vicious circle of higher costs again to recover the lost revenue, which results from lower throughput. We have the seaway as a classic case in point.

We would like to comment on the major areas you're addressing. We'll do this fairly briefly because while we may pay the bills, the interface is usually with the marine carriers who service our needs and they're much closer to the issues of pilotage and ports and so on.

[Translation]

De façon générale, nous aimons l'idée du commercialisme. Nous ne pouvons pas dire que nous comprenons tout à fait ce que ce terme recouvre, mais nous pensons qu'il s'agira sans doute de faire absorber davantage les frais par les utilisateurs. Pourvu qu'une telle politique aille de pair avec une gestion des différentes parties du système qui permettrait de réduire les coûts et de maximiser les profits, je crois que nous voyons cela d'un bon oeil.

Il faudrait cependant définir davantage ce terme et étudier soigneusement les recommandations pour se rendre compte des répercussions que cela pourrait avoir sur les coûts des exportateurs canadiens et la vigueur de leurs exportations dans l'avenir.

Dans un mémoire pré-budgétaire au ministre des Finances, nous avons parlé du concept de l'utilisateur-payeur de façon plus générale. Nous avons mis l'accent sur le fait que cela ne devrait pas déguiser une augmentation de taxe.

Nous disons également que si des secteurs précis sont retenus pour l'application du principe de l'utilisateur-payeur ou si l'on envisage une forme de commercialisation, il serait important que toutes les parties concernées soient préalablement consultées. Ces consultations devraient être faites en étroite collaboration avec les bénéficiaires.

Parmi les questions qui vous intéressent, il y en a plusieurs qui portent sur la question de savoir si tous les services que nous avons à l'heure actuelle sont nécessaires. Pourrait-on réduire le niveau de services? Quelles économies pourrait-on faire dans l'exploitation et la prestation des services? Tous les bénéficiaires partagent-ils équitablement les coûts? Dans le cas de la commercialisation d'un service de monopole, quel genre de contrôle des prix devrait-on imposer?

Nous aimerions également faire quelques autres remarques, car nous estimons qu'elles se rapportent tout particulièrement aux services maritimes. La commercialisation et le fait de payer pour les services utilisés doivent tenir compte de ce que les utilisateurs ont à dire au sujet des services et des coûts de ceux-ci. Chaque fois que possible, des éléments de concurrence devraient être introduits dans ce qui, autrement, devient la prestation d'un service monopolistique. Là où il est impossible d'introduire une certaine concurrence, les utilisateurs devraient avoir recours à un tiers indépendant pour régler les désaccords en matière de prix et de services. Il faut reconnaître que nombre de services maritimes desservent de larges intérêts nationaux et régionaux et que leurs coûts ne peuvent être recouverts.

• 1115

Nous tenons à souligner que si la commercialisation des services de transport maritimes fait augmenter les prix pour les exportateurs, elle entraînera une réduction des exportations et de la capacité, ce qui fera ensuite diminuer les sources potentielles de recettes. La voie maritime est un bon exemple de ce qui peut arriver.

Nous aimerions faire des commentaires sur les questions importantes sur lesquelles vous vous penchez. Nous aimerions faire quelques brèves observations sur chacun des éléments que vous étudiez, mais nous aimerions dire auparavant que ce sont les transporteurs maritimes, et non pas les chargeurs, qui sont la principale interface pour les services comme le pilotage, les ports, etc.

[Texte]

In the area of ports, there's clearly a need to rationalize the system. We have various levels of ports. There's clearly an overbuilding, an overcapacity. There is a lack of integration. We don't have the answers but we certainly believe the committee should be looking very hard at ports that are not viable on their own. This we would link with the need to provide much more local autonomy and authority to ports.

However, we believe that wherever any ports get financial support from the federal government there has to be a federal involvement, if only to avoid what I will term destructive inter-port competition, where as a consequence of this competition you get overbuilding and unnecessary activity going on. Port management and governance structures should include shipper as well as carrier interests and the system should be greatly simplified.

On the coast guard, we welcome the cost savings inherent in the merger of some of their activities in the Department of Fisheries. We wonder whether there are any other maritime facilities where there could be some elements of cost sharing with ferry services of the navy, for example.

Technology in navigational aids we believe opens up a lot of opportunities for cost reductions along with a more business-oriented approach to the management. We're very nervous about what user pay might mean in this area.

We remember previous proposals back in 1990-91, which failed to address squarely the issue of who benefits. It seemed to us at the time that the people being identified were commercial shipping, which means importers and exporters would be required to carry the bills. It overlooked many of the other areas where there are beneficiaries: flood control, excise, sovereignty, and so on and so forth.

The seaway is essentially a domestic service. The advent of containerization and the shifts in patterns in the grain trade have left much less cargo moving through the seaway that is moving eventually into international markets. Again, we're not experts on the seaway, but certainly we would favour a binational approach with the U.S., and we have noted that the Chamber of Maritime Commerce has indicated a willingness to enter into discussions with the government on various approaches to commercializing the seaway.

One thing we would like to mention is that we understand a subcommittee on the St. Lawrence Seaway recommended last fall that there be an *ad valorem* tax as a replacement for seaway tolls; that tax would be a tonnage tax right across all shipments through Canadian ports. We would strongly oppose that approach. It would undercut the competitiveness of all marine-borne exports. It would create distortions by penalizing shippers not using the seaway.

There are the high costs for pilotage, but more important are the disruptions we've had in pilotage services, where a small group of people is able to hold the whole transportation system for ransom. There have to be better ways, as there are in other

[Traduction]

Le réseau des ports doit être rationalisé, c'est certain. Il y a différentes sortes de ports et de havres. Il y en a beaucoup trop, il y a une surcapacité, il y a un manque d'intégration. Nous n'avons pas la réponse à toutes ces questions, mais nous estimons que le comité devrait étudier très sérieusement la question des ports qui ne sont pas commercialement viables. Il faudrait tenir compte de cette question en même temps que du besoin d'accroître l'autonomie et les pouvoirs des différents ports.

Cependant, nous estimons que dans le cas des ports qui obtiennent l'appui financier du gouvernement fédéral, ce dernier devrait participer aux décisions, pour éviter toute concurrence néfaste entre différents ports afin de ne pas créer d'infrastructure supérieure aux besoins. Les structures de gestion et de régie des ports doivent prendre en compte les intérêts des chargeurs et ceux des transporteurs, et le système devrait être grandement simplifié.

En ce qui concerne la Garde côtière, nous nous félicitons des économies de coûts découlant de la fusion de certaines activités avec celles du ministère des Pêches. Nous nous demandons s'il existe d'autres installations maritimes pouvant être partagées, par exemple, entre les services de traversier et la marine. Cela permettrait de réduire les coûts.

L'utilisation de la technologie la plus récente en ce qui concerne les aides à la navigation offre beaucoup de possibilités de réduction des coûts et une approche plus commerciale à la gestion. Nous demandons ce que la notion d'utilisateur-payeur peut signifier en ce domaine.

Nous nous rappelons les propositions qui avaient été faites auparavant, en 1990-1991, et qui n'avaient pas étudié clairement la question de l'équité. À l'époque il semblait que c'était la marine marchande qui allait supporter tout le poids financier et que l'on avait oublié ceux qui profitent de la poursuite de certains objectifs comme la lutte contre les inondations, l'exercice de la souveraineté, etc.

La voie maritime est en fait un service canadien. L'ère de la conteneurisation et les nouveaux circuits du commerce des céréales ont diminué l'importance de la voie maritime pour les exportateurs. Nous ne sommes pas des spécialistes en ce qui concerne la voie maritime, mais nous serions en faveur d'une approche binationale avec les États-Unis, et nous faisons remarquer que la Chambre de commerce maritime serait prête à entamer des discussions avec le gouvernement pour explorer la possibilité de soumettre la voie maritime au régime de la commercialisation.

Le sous-comité de la voie maritime du Saint-Laurent de la Chambre des communes a recommandé l'automne dernier que les péages de la voie maritime soient remplacés par un droit de tonnage sur la valeur dans tout le pays. Nous nous opposons catégoriquement à une telle approche. Cela affaiblirait la compétitivité de toutes les exportations canadiennes qui utilisent les lignes de transport océaniques et créerait des distorsions en pénalisant les chargeurs qui ne passent pas par la voie maritime.

En ce qui concerne le pilotage, il y a le problème du coût élevé, mais ce qui est plus important encore, c'est la vulnérabilité du système et la possibilité pour de petits groupes de tenir tout le système de transport maritime en otage. Comme

[Text]

areas of transportation, of settling disputes. We particularly recommend that the committee look at alternative dispute settlement methods, be they arbitration or final offer selection. That may have application beyond pilotage, too.

I would like to close by emphasizing that really the bottom line is costs for us as exporters. If we're not competitive we're in big trouble, and the users of the seaway or the ports, who are the transportation carriers we look to for our services, won't be in business.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Moore, for the comments and suggestions you have put to this committee in your submission to us. We appreciate it. We appreciate that you agree the system is somewhat too disjointed and cost-inefficient.

Has your association put together any specifics as to the generalization about disjointedness and cost inefficiencies? Has your association put any specifics to where the inefficiencies are in the places you deal with, where the costs can be saved, and that kind of an evaluation?

Mr. Moore: We rely primarily on the carriers, so we're a step removed. We would ask you to listen very closely to those presentations you will be receiving and have received from the international carriers, such as the Shipping Federation and the B.C. Chamber of Shipping, which I think has already appeared.

Some of my colleagues here have hands-on experience with particular ports. I don't know whether Klaus or Ted would like to comment.

The Chairman: Obviously, gentlemen, you would be dealing with these kinds of problems on a daily basis in the course of your work. I'm just wondering if it has ever been documented in a way that can be submitted to the committee for our perusal.

Mr. Moore: My answer to that is no.

Mr. Klaus Burhop (Corporate Director, Logistics, Avenor Inc.; Canadian Exporters' Association): From my point of view, I cannot cite anything either.

I have one example of pilotage on the west coast, where we have operated a vessel, and the annual cost for the vessel that came into our facility approximately 30 or 45 times a year. Applications were made by the shipowners of a Norwegian-registered vessel to be exempted from pilotage because the two masters of the vessel were more experienced than the pilots who were taking the vessel in and out.

As my colleague mentioned, we are always a step removed. We are never directly involved in this, but the costs are clearly put through to us. In that case the cost was \$300,000 per year just for pilotage.

The Chairman: Can you give us specifics on the vessels, the masters, etc.? The example you gave us is an important one.

Mr. Burhop: Application was made to the Pacific Pilotage Authority twice, the first time in 1991 and the second time in 1994.

[Translation]

dans d'autres domaines de transport, il devrait y avoir de meilleures façons de régler les différends. Nous recommandons particulièrement que le Comité envisage d'autres méthodes de règlement des différends, qu'il s'agisse de l'arbitrage ou du choix de la dernière offre. De telles méthodes de règlement des différends pourraient évidemment être appliquées dans d'autres domaines également.

En terminant, je dirais que la question clé pour les exportateurs, c'est la question des coûts. La question clé est la question de la compétitivité; s'ils ne sont pas compétitifs, les utilisateurs de la Voie maritime ou des ports, c'est-à-dire les transporteurs qui nous offrent leurs services, ne pourront rester en affaires.

Le président: Je vous remercie, monsieur Moore, de vos commentaires et des suggestions que vous avez formulées au comité. Nous les apprécions. Nous comprenons que vous êtes d'accord pour dire que le système est trop disparate et trop peu rentable.

Votre association s'est-elle penchée précisément sur cette question du réseau de transport disparate et trop peu rentable? À quoi peut-on attribuer à votre avis le manque de rentabilité, et où peut-on diminuer les coûts?

M. Moore: Pour faire affaire, nous dépendons des transporteurs. Nous ne sommes donc pas à la ligne de front. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons de faire bien attention à ce que disent les transporteurs internationaux comme la Fédération maritime du Canada et la Chambre of Shipping de la Colombie-Britannique qui a déjà comparu devant vous, si je ne me trompe.

Certains de mes collègues ont une expérience directe dans le cas de certains ports. Je ne sais pas si Klaus ou Ted voudraient faire des commentaires.

Le président: Je suppose, messieurs, que vous êtes aux prises quotidiennement avec ce genre de problèmes dans le cadre de votre travail. Je me demande si vous auriez des détails à fournir au comité à ce sujet.

M. Moore: La réponse est non.

M. Klaus Burhop (directeur, Logistiques, Avenor Inc., Association des exportateurs canadiens): Je ne pourrais moi non plus vous donner de détails à ce sujet.

Je pourrais vous citer un exemple de pilotage sur la côte ouest, qui concerne un navire qui s'amarrait dans nos installations 30 ou 45 fois par an. Des armateurs d'un navire battant pavillon norvégien ont demandé d'être exemptés de pilotage parce que deux capitaines du navire avaient plus d'expérience que les pilotes qui faisaient entrer et sortir le navire du port.

Comme mon collègue l'a dit, nous ne sommes pas directement impliqués dans toutes ces questions, mais nous devons assumer les frais. Dans ce cas, les frais s'élevaient à 300 000\$ par année pour le pilotage seulement.

Le président: Pourriez-vous nous donner des détails au sujet des navires, des capitaines, etc.? L'exemple que vous nous avez donné est important.

M. Burhop: Nous avons présenté par deux fois une demande à l'administration de pilotage du Pacifique, d'abord en 1991 puis en 1994.

[Texte]

[Traduction]

• 1125

The second time the vessel owners received initial approval to the application, and then it was turned down. We suspect—of course we can't demonstrate this—that a lot of pressure was put on by the pilots operating in that area to the Pacific Pilotage Authority that it should be stopped, because it would clearly detract from some of the work these people were doing.

A further small point: there were instances where the vessel had to go into more treacherous waters just to pick up the pilot, at costs of something like \$3,000 just for the boat to take the pilot out to the spot where the vessel would either take him on board or change. This is in a relatively remote area of Vancouver Island; just to come out of that sound was around \$7,000 per shipment—

The Chairman: Which you had to pay for, not the pilotage authority.

Mr. Burhop: The pilotage authority doesn't pay anything. We, as the shipper, pay. As I say, it is part of the overall freight costs we pay, but it's nonetheless a very large amount.

Mr. Fontana: For \$300,000 a year, I would have at least provided the guy with a canoe and a paddle and said—

Mr. Burhop: We wish he would have taken that.

Mr. Fontana: You talked about one particular cost, and that was pilotage. There are, of course, system-wide, a number of costs on which we're trying to get a handle. Figures that we have indicate that the costs of transportation of some of our goods for our customers in Southeast Asia, Europe, or whatever, amount to in the neighbourhood of 50% of the cost of the product. That's not sustainable.

There are other countries that produce exactly what we produce, and they can get it to the customer a heck of a lot cheaper, because the customer doesn't care how much it costs for transportation. They want the delivered price, and that's the bottom line to them. We're finding in natural resources or grains, or whatever the case may be, that when your transportation costs are 50% of the cost of your product, then something is wrong with the system.

I know that we have a very big country. I know that our climate is not the best. I know that there are all kinds of things. What we're trying to find out is how to build or rebuild a competitive system, integrated with all the modes of transportation that have to fit into this big country.

As an export association, obviously having to deal with exports, have you had an opportunity to look at those various costs for your members? Give us some concrete examples. Have you done that kind of a study?

Secondly, in order for us to be able to compete, we also should know what is happening in other parts of the world. I'm sure that your association has looked at what other countries do in terms of their impediments to goods exports. Have you done that? Do you have anything you can share with this committee, so that when it's looking at writing the paper, we shall have some additional information on the costs side?

La deuxième fois que les propriétaires de navires ont présenté leur demande, elle a d'abord été approuvée, mais on l'a par la suite rejetée. Nous ne pouvons pas prouver ce que nous avançons, mais nous soupçonnons que les pilotes de ce secteur ont exercé de fortes pressions sur l'administration de pilotage du Pacifique pour qu'elle renverse sa décision, étant donné que cela leur aurait enlevé du travail.

Un autre petit point. Il s'est aussi produit des cas où des navires ont dû naviguer dans des eaux périlleuses simplement pour aller chercher le pilote qui devait les accompagner et ce, au coût de 3 000\$. Il s'agit d'une région assez éloignée de l'île de Vancouver. Il en coûte environ 7 000\$ par chargement chaque fois qu'un navire sort de ce bras de mer. . .

Le président: Que vous devez payer et non pas l'administration de pilotage.

M. Burhop: L'administration de pilotage ne paie rien. C'est l'expéditeur qui paie la note. Comme je l'ai dit, cela constitue une partie très importante de nos frais de transport totaux.

M. Fontana: Pour 300 000\$ par an, j'aurais au moins fourni au pilote un canot et un aviron et je lui aurais dit. . .

M. Burhop: C'est ce que nous aurions souhaité.

M. Fontana: Vous nous avez exclusivement parlé des frais de pilotage. Nous nous intéressons aussi à tous les éléments des frais de transport. D'après les données dont nous disposons, les frais de transport des marchandises en direction du Sud-Est asiatique ou de l'Europe représentent jusqu'à 50 p. 100 du coût du produit. C'est inadmissible.

D'autres pays produisent exactement les mêmes produits que nous, et ils peuvent les expédier à leurs clients à bien moindre coût que nous. Ce qui importe pour le client, ce ne sont pas les frais de transport. Ils veulent connaître le prix du produit, livraison incluse. Dans le cas des ressources naturelles ou des céréales, si les coûts de transport représentent 50 p. 100 du coût de production, c'est que quelque chose ne va pas.

Je sais que notre pays est vaste. Je sais aussi que nous n'avons pas le meilleur des climats. On peut invoquer toutes sortes de raisons pour expliquer le fait que les frais de transport soient élevés. Nous essayons cependant de trouver une façon de faire en sorte que notre système de transport devienne ou redevienne concurrentiel.

Votre association représente des exportateurs. Avez-vous eu l'occasion de faire une ventilation de tous les coûts de transport de vos membres? Pouvez-vous nous donner des exemples concrets? Avez-vous mené ce genre d'étude?

Pour que nous soyons concurrentiels, il nous faut aussi savoir ce qui se passe dans d'autres parties du monde. Je suis convaincu que votre association s'est aussi demandé ce que d'autres pays font pour promouvoir leurs exportations. L'avez-vous fait? Auriez-vous des renseignements supplémentaires à fournir au comité, qui abordera dans son rapport toute la question des coûts liés aux exportation?

[Text]

Mr. Moore: Up to 50% of the price of delivered goods laid down is the figure that is generally used. A large component of that, of course, is the inland cost for some of the cargoes out of the prairies.

You have to look at it on a sector-by-sector basis.

Ted, would you like to comment on that from the viewpoint of your industry?

Mr. Ted Zier-Vogle (Vice-President, Transportation, Noranda Sales Corporated Ltd.; Canadian Exporters' Association): It is certainly not anything that we have done that I'm aware of as an association, or even globally as a company. However, I would make the point that for our exports, depending on where we're exporting, the competition tends to be local.

So if we're, say, moving into a port in Europe, we might be competing against someone who is, say, making metal in this case in the very country where we're selling our metal. So they wouldn't have anywhere close to port costs, or anything like that. They have their own sets of costs, to be sure.

• 1130

No, we wouldn't necessarily have to compete against others, say the Australians who are shipping metal in, or Chileans who are shipping metal in. We might have to compete against local sources.

At times it can be relevant, but by and large it tends to be less relevant to our particular business.

I would say, though, that one of the comments that was made many times is that any changes in the costs are not easily, if at all, recoverable from our clients, the people we sell to. That is particularly true in the metal business, and I am sure it's true in the grain business, where there is a world price and how you get it there and the costs you incur to get it there are for your account. It really then becomes one case of a company trying to export that really has a cost problem because it has no opportunity to pass on any increases in costs. Therefore any increase in cost on the transportation side that it has to absorb has typically to come out of some other part of the cost equation, at the manufacturing side, the growing side, or the assembling side, or whatever the side might be here in Canada.

M. Guimond: À la page 2 de la version anglaise de votre rapport, à l'avant-dernier paragraphe du bas, vous dites:

If commercialization of marine services results in higher prices to exporters, the consequence will be reduced exports.

C'est peut-être à cause de l'emploi du *if*, mais cela laisse-t-il entendre que tout dépend du degré de commercialisation ou de récupération des coûts et qu'à un certain niveau, cela pourrait ne pas avoir d'incidence sur des augmentations de prix?

Mr. Moore: This depends on the definition of the word "commercialization", of which we are a little bit uncertain.

I think inherent in the term—you're quite right—is user pay, in which case we certainly want user say. But if the word "if" is there, if it is part of the definition, then to us the commercialization, the real focus, has to be on streamlining and

[Translation]

M. Moore: De façon générale, on estime que les coûts de transport représentent 50 p. 100 du prix de la marchandise livrée au client. Le coût de transport terrestre de certaines marchandises venant des Prairies représente évidemment une part importante de ce pourcentage.

Il faut naturellement étudier chaque secteur individuellement.

Ted, pourriez-vous nous dire quel est le point de vue de votre industrie sur cette question?

M. Ted Zier-Vogle (vice-président, Transport, Noranda Sales Corporated Ltd., Association des exportateurs canadiens): Je ne pense pas que notre association ni notre société aient entrepris ce genre d'étude. J'aimerais cependant signaler que, selon le pays vers lequel nous exportons, la concurrence a tendance à être locale.

Si nous exportons du métal vers un port européen, nous ferons peut-être concurrence à l'industrie métallurgique du pays client. Nos concurrents n'ont donc pas les mêmes frais de transport que nous. Ils ont cependant d'autres frais.

Nous ne sommes donc pas nécessairement en concurrence avec les Australiens ou les Chiliens qui exportent aussi des métaux. Nous faisons plutôt concurrence parfois à des fournisseurs locaux.

Dans certains cas, les frais de transport constituent un élément déterminant des coûts, mais pas nécessairement dans notre cas.

Nos membres nous ont cependant souvent fait remarquer qu'il leur est difficile, voire impossible, de répercuter sur leurs clients les augmentations des frais de transport. Cela vaut tout particulièrement pour l'industrie métallurgique, mais aussi, j'en suis sûr, pour l'industrie céréalière puisqu'il y a un prix mondial pour ces denrées. Peu importe aux clients quels sont vos frais de transport. La difficulté pour l'exportateur, c'est qu'il ne peut pas répercuter sur ses clients les augmentations des frais de transport. Par conséquent, il lui faut donc compenser toute augmentation des coûts de transport par une diminution des frais de fabrication, de culture ou d'assemblage.

Mr. Guimond: Let me quote the next to last paragraph in the English version of your report:

Si la commercialisation des services maritimes se traduit par une augmentation des prix d'exportation, cela entraînera une baisse des exportations.

The sentence starts by "if". Does that mean that all depends on the degree of commercialization or of cost recovery and that, at a certain level, this commercialization would not result in higher prices?

M. Moore: Tout dépend de la définition qu'on donne au mot «commercialisation». Ce n'est pas très clair.

Il est vrai, comme vous le dites, que cela suppose une certaine récupération des coûts auprès des usagers, et dans ce cas, nous tenons à être consultés. Mais si le mot «si» fait partie de la définition, dans ce cas, nous considérons que l'objectif de

[Texte]

making the management effective and the operation much more efficient, and we would hope that the costs would be very much reduced as a result of that. Some of those cost benefits would be passed on both to the public interest area, which is carrying most of the burden today, and to the private sector.

Having said "most of the burden", if I remember correctly there is cost recovery in the order of 30% to 40% in the marine sector already today. So when you factor in some of the beneficiaries such as the fishing industry and so on, which are not carrying their share of the cost burden, the costs that we as commercial cargo interests are paying through our carriers are not insignificant.

M. Guimond: Je vous dis dès le départ que je ne suis pas un spécialiste en économie. Par contre, j'ai travaillé 14 ans pour Abitibi-Price. Je l'appelle encore la CIP, probablement parce que je suis trop vieux pour changer l'appellation. Donc, ayant travaillé 14 ans dans l'industrie des pâtes et papiers et la connaissant très bien—et j'imagine que vos membres sont d'accord sur le commentaire que je fais—, je suis heureux de voir que l'Association des exportateurs canadiens nous présente un mémoire. Mais il y a quand même aussi des incidences économiques qui peuvent faire en sorte que les biens et services produits au Canada peuvent trouver preneur outre-mer ou outre-frontière. Entre autres, il y a la force du dollar canadien.

[Traduction]

la commercialisation doit être de rationaliser la gestion des services ainsi que les services eux-mêmes de manière à les rendre plus efficaces dans l'espoir que cela entraînera une réduction des coûts. Ces économies pourraient être répercutées sur le secteur public, qui assure la plus grande part des coûts, et sur le secteur privé.

J'ai dit que le secteur public assumait la plus grande part des coûts, mais si je ne m'abuse, il y a déjà récupération de 30 à 40 p. 100 des coûts dans le secteur maritime. Lorsque l'on tient compte du fait que certains usagers comme l'industrie de la pêche n'assument pas leur juste part des coûts, il faut bien admettre que les coûts des transporteurs commerciaux sont élevés.

Mr. Guimond: I will tell you from the start that I am not an economist. However, I worked for 14 years for Abitibi-Price. I still call the company CIP, probably because I am too old to change the name I have always called it. Having worked for 14 years in the pulp and paper industry which I know very well—and I suppose your members would agree with what I am going to say—I am happy to see that the Canadian Exporters' Association is submitting us a brief. Certain economic reasons might explain that the goods and services produced in Canada are bought around the world and in the United States. It might have something to do with the strength of the Canadian dollar.

• 1135

Je me souviens que, lorsque j'étais dans l'industrie des pâtes et papier, nous étions toujours heureux de voir chaque dixième de cent que le dollar canadien perdait parce qu'on savait fort bien que le marché des papeteries canadiennes était aux États-Unis. Il ne faut pas se le cacher: c'est le marché de Chicago, celui de Philadelphie, celui de New-York.

Ce facteur a aussi une grande influence chez vos membres. Je ne veux pas dire que s'il y a des changements dans toutes les politiques de transport maritime, cela n'aura pas une incidence, mais le principal élément qui influence la capacité d'exportation du Canada n'est-il pas souvent la force ou la faiblesse du dollar canadien?

The Chairman: Thank you, Michel.

Did you want to respond to that, gentlemen?

Mr. Burhop: Could I just go, Mr. Guimond? You're more of a pulp and paper expert than I am. You covered it very well. Clearly, the strength or weakness of the Canadian dollar has a rather large bearing on our profitability.

You're again correct in saying that our major market is the U.S. That's clearly the case. However, we also do export overseas and therefore I'm speaking a little bit for both sides, one as a member. Today we're called Avenor, by the way, no longer CIP and no longer CP Forests. We've changed a couple of times in that period.

We clearly require for our export business as well to go overseas right now. The major emphasis is on going to the Far East, for instance, out of west coast facilities, which we operate on Vancouver Island. We require marine services out of there; there's no other way to get it off the island. Likewise we go out of the east coast through the port of Dalhousie, for instance, where we need it.

I remember that the pulp and paper industry was always very pleased each time the Canadian dollar lost a tenth of a cent because its markets were in the States. Let's admit it. The Canadian pulp and paper's markets are Chicago, Philadelphia and New York.

This also has a great bearing for your members. I don't mean that if changes are made to the marine transport policies it will not have any impact on your members, but isn't Canada's export capacity mainly linked to the strength or the value of the Canadian dollar?

Le président: Je vous remercie, Michel.

Voulez-vous répondre à cette question, messieurs?

M. Burhop: Puis-je y répondre, monsieur Guimond? Vous connaissez de toute évidence mieux l'industrie des pâtes et papiers que moi. Vous avez très bien exposé le problème. Il est évident que notre rentabilité dépend beaucoup de la force ou de la faiblesse du dollar canadien.

Vous avez raison de dire que les États-Unis constituent notre marché principal. C'est bien évident. Le Canada exporte cependant aussi ses produits outre-mer et voilà donc pourquoi je m'intéresse aux deux aspects de la question. Aujourd'hui, notre société s'appelle Avenor, non plus CIP ou CP Forests. Nous avons changé d'appellation plusieurs fois en cours de route.

Nos exportateurs doivent évidemment essayer de se tailler une place sur les marchés d'outre-mer. À l'heure actuelle, on insiste sur la nécessité de développer nos marchés en Extrême-Orient à partir des installations que nous avons sur l'île de Vancouver. Il nous faut des services maritimes dans cette région parce que c'est la seule façon d'assurer le transport des marchandises provenant de l'île. De la même façon, le port de Dalhousie, sur la côte est, est essentiel aux exportateurs.

[Text]

As you may know—and I think you do because, as I said earlier, you understand the pulp and paper market very well—we've come through five years of losses right now in spite of the low Canadian dollar. These are losses that, speaking for a minute on behalf of my company, we could not go through again. They were tremendous; summarized for the pulp and paper industry in Canada, they amounted to I believe \$4 billion over the last three or four years or so.

Therefore, again coming back to our subject here, I feel it's vital that we do indeed streamline this process of transportation. We had to do it in our industry in terms of things I thought were never possible. Perhaps I'm a little older than you, but I never knew how few people you can operate with when you really have to. It's clearly something we think should also be possible in the various areas we've mentioned.

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for being with us today. We appreciate your submission.

Mr. Burhop: Thank you.

The Chairman: Colleagues, our last witness this morning is the Canadian Fertilizer Institute and their representatives.

Mr. Roger Larson, are you doing the presentation, sir?

Mr. Roger L. Larson (Managing Director, Canadian Fertilizer Institute): I'll be introducing it, yes.

The Chairman: Okay. Mr. Larson is the managing director with the Canadian Fertilizer Institute.

We welcome you, sir, to the transport committee. We look forward to your presentation. Maybe you could begin by introducing the individuals you've brought with you today.

Mr. Larson: Thank you very much, Mr. Chairman.

I'd like to introduce Mr. Bud Foley, who is vice-president, planning and distribution with the Potash Company of Canada Limited. Its mine is in New Brunswick. Mr. Walter Rozum is also here. He is transportation manager with Nutrite, Inc. from Montreal.

Our industry is trans-Canada. The representatives here today are located in eastern Canada; however the bulk of our industry in terms of volume of production is in western Canada.

The Canadian Fertilizer Institute represents Canada's basic producers of nitrogen, potash, phosphate and sulphate fertilizers, as well as most major retailers and distributors in Canada.

In 1994 fertilizer production was almost 20 million metric tonnes. These products have a plant gate value, or wholesale value, of about \$2.1 billion. This translates to a retail value, for the fertilizers that are consumed in Canada, of about 4.5 million tonnes, \$1.6 billion, and an export value at the point of export of \$2 billion for 15 million tonnes of exports.

[Translation]

Comme vous connaissez très bien le marché des pâtes et papiers, vous savez que notre secteur accuse des pertes depuis cinq ans malgré la faiblesse du dollar canadien. Il s'agit de pertes énormes que ma société ne peut plus encourir. L'ensemble de l'industrie canadienne des pâtes et papiers a perdu 4 milliards de dollars au cours des trois ou quatre dernières années.

Pour revenir au sujet qui nous intéresse, je crois qu'il importe que nous rationalisons les services de transport. Notre industrie a elle aussi dû se rationaliser. Je suis peut-être un peu plus vieux que vous, mais je me suis rendu compte qu'on peut exploiter une entreprise avec très peu de gens quand on doit le faire. Il devrait donc être possible de rationaliser certaines activités dont nous vous avons parlé.

Le président: Messieurs, je vous remercie beaucoup d'avoir bien voulu comparaître devant nous aujourd'hui.

M. Burhop: Merci.

Le président: Mesdames et messieurs, nous accueillons nos derniers témoins de ce matin. Il s'agit des représentants de l'Institut canadien des engrais.

Monsieur Roger Larson, allez-vous faire la déclaration préliminaire?

M. Roger L. Larson (directeur gérant, Institut canadien des engrais): Oui.

Le président: Très bien. Monsieur Larson est directeur gérant de l'Institut canadien des engrais.

Nous vous souhaitons la bienvenue, monsieur, aux audiences du Comité des transports. Nous nous réjouissons d'entendre votre exposé. Pourriez-vous d'abord nous présenter les personnes qui vous accompagnent aujourd'hui.

M. Larson: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

• 1140

Je vous présente M. Bud Foley, vice-président, Planification et distribution, de Potash Company of Canada Limited. La mine qu'exploite cette société se trouve au Nouveau-Brunswick. M. Walter Rozum est là, lui aussi. Il est directeur des transports chez Nutrite, Inc. à Montréal.

Notre secteur recouvre l'ensemble du Canada. Ses représentants qui sont ici aujourd'hui résident dans l'est du Canada; il n'en reste pas moins que le plus gros de la production de notre secteur se fait dans l'ouest du Canada.

L'Institut canadien des engrais représente les producteurs primaires canadiens d'azote, de potasse, de phosphate et d'engrais à base de sulfate, ainsi que les principaux détaillants et producteurs canadiens.

En 1994, la production d'engrais s'est élevée à près de 20 millions de tonnes. Cette production a une valeur à la sortie de l'usine, ou valeur de gros, d'environ 2,1 milliards de dollars. Cela se traduit par une valeur au détail, pour les engrais qui sont consommés au Canada, soit environ 4,5 millions de tonnes, de 1,6 milliard de dollars, et par une valeur d'exportation, au point de sortie du pays, de 2 milliards de dollars pour des exportations de 15 millions de tonnes.

[Texte]

I'd like to note that the escalation in value from the production point to the destination indicates the importance of distribution costs on the international competitiveness of the Canadian fertilizer industry. Our average distribution costs for our member companies are approximately 35% of the total delivered value of their products, ranging from 15% as a low to 50% as a high.

Our members conduct their businesses in a highly competitive North American and international trade environment. This is a free trade international environment. It underlines our industry's reliance on an efficient, competitive transportation industry.

Excluding the continental shipments, which are primarily to the United States, CFI member exports offshore were 6 million tonnes. This includes about 5.7 million tonnes of potash and over 300,000 tonnes of urea and other nitrogen and phosphate fertilizers. They also imported 850,000 tonnes of phosphate rock, which is an essential raw material, and 300,000 tonnes of nitrogen and phosphate fertilizers from outside continental North America.

As I mentioned, the export value of fertilizers is about \$2 billion. Almost \$900 million of this is offshore exports. Combined with the imports in our industry, the Canadian value of fertilizers passing through Canada's ports exceeds \$1 billion.

In terms of which ports our products move through, a quick estimate is that 2 million tonnes move in the Atlantic region, primarily Saint John; 500,000 tonnes in the Hamilton and Montreal port areas; and most of the balance, about 4.5 million tonnes, through Vancouver.

Mr. Bud Foley (Vice-President, Planning and Distribution, Potash Company of Canada Limited; Canadian Fertilizer Institute): Gentlemen, we have framed some comments here, both generally and specifically, and will use the general comments to build into the specifics and discuss what we wish to recommend.

Generally, as a marine policy, we support any action that reduces government costs and regulatory burdens, providing that set national safety standards are established and maintained. This would include the reduction or elimination of regulatory administrative bodies now governing marine transportation infrastructure.

We also encourage commercialization of services in the introduction of the marketplace to the supply of those services wherever possible.

We support the elimination of marine transportation subsidies wherever possible, so the provision of the services from suppliers can be as market-driven as possible.

We recommend that commercial users of services not be asked to cross-subsidize non-commercial users.

[Traduction]

Je tiens à souligner que l'augmentation de valeur entre le lieu de production et le lieu de destination montre toute l'importance qu'ont les frais de distribution sur la compétitivité du secteur canadien des engrais au plan international. Les frais de distribution de nos sociétés membres s'élèvent en moyenne à environ 35 p. 100 de la valeur totale du produit livré, la fourchette se situe entre un minimum de 15 p. 100 et un maximum de 50 p. 100.

Nos membres exercent leurs activités dans un cadre commercial nord-américain et international hautement concurrentiel. C'est un marché international caractérisé par le libre-échange. Il témoigne de la nécessité pour notre secteur de s'appuyer sur une industrie des transports efficace et concurrentielle.

Si l'on exclut les expéditions continentales, qui se font avant tout vers les États-Unis, les membres de l'ICE exportent à l'étranger 6 millions de tonnes de sa production. Ces exportations englobent quelque 5,7 millions de tonnes de potasse et plus de 300 000 tonnes d'urée et d'autres engrais azotés et phosphatés. Ils ont par ailleurs importé 850 000 tonnes de phosphate naturel, qui est une matière première essentielle, et 300 000 tonnes d'engrais azoté et phosphaté venant d'autres pays que ceux du continent de l'Amérique du Nord.

Comme je viens de l'indiquer, la valeur des engrais à l'exportation est d'environ 2 milliards de dollars. Sur cette somme, quelque 900 millions de dollars correspondent à des exportations par voie maritime. Lorsqu'on y ajoute les importations de notre secteur, la valeur au Canada des engrais qui passent par nos ports s'élève à plus de 1 milliard de dollars.

Pour ce qui est des ports qui permettent de les acheminer, on estime grosso modo que 2 millions de tonnes passent par la région de l'Atlantique, principalement par Saint John, 500 000 tonnes par les zones portuaires d'Hamilton et de Montréal et la plus grande partie du reste, soit 4,5 millions de tonnes, par Vancouver.

M. Bud Foley (vice-président, Planification et distribution, Potash Company of Canada Limited; Institut canadien des engrais): Messieurs, nous avons mis en exergue un certain nombre d'observations ici, que ce soit sur un plan général ou dans des domaines précis, et nous nous servirons des commentaires généraux pour entrer ensuite dans les détails et discuter de nos recommandations.

Sur le plan de la politique maritime, nous appuyons de manière générale toute mesure réduisant les coûts et la réglementation imposés par les gouvernements, à condition que des normes de sécurité nationales soient mises en place et respectées. Cette orientation implique la réduction ou la suppression des organes d'administration et de réglementation qui régissent à l'heure actuelle l'infrastructure du transport maritime.

Nous encourageons aussi la commercialisation des services en faisant intervenir chaque fois que c'est possible les forces du marché pour fournir ces services.

Nous sommes en faveur de la suppression des subventions au transport maritime partout où c'est possible, de façon à ce que l'apport de ces services par les fournisseurs soit dicté dans toute la mesure du possible par le jeu des forces du marché.

Nous recommandons que les utilisateurs commerciaux des services ne soient pas appelés à subventionner les utilisateurs non commerciaux à l'intérieur d'un système qui ne pratique pas la vérité des prix.

[Text]

We do not oppose the provision of services as public policy, but suggest they should be identified as such and supported with user fees or general tax revenues.

[Translation]

Nous ne nous opposons pas à ce qu'une politique de service public soit appliquée, mais nous recommandons que les services ainsi fournis soient définis comme tels et financés par l'imposition de frais aux utilisateurs ou par le budget de l'État.

• 1145

Moving to some specific recommendations and dealing first with pilotage, we support the removal of any vestiges of monopoly control that occur because of government legislation or regulation. Licensing and supply of pilots should be open to market forces, with commercial enterprises or individuals competing to supply those services.

It should be possible to establish and maintain criteria of competence that commercial companies would be required to adhere to. Familiarity with waters, training, and experience should be a central part of the criteria in allowing ship captains the licence to pilot themselves in designated waters and conditions.

Charges for pilotage services should be set competitively. Vessel owners should be allowed to negotiate directly with entrepreneurial licensed pilots for use of their services. By this we are not suggesting that licensed pilots should not be free to form their own companies or associations, only that a monopoly situation should not be continued.

Levels of administration should be eliminated or reduced wherever possible. For example, if pilotage services can be commercialized, why not eliminate completely the regional pilotage authorities?

With respect to the Canadian Coast Guard, coast guard operational services offered should be commercialized to the extent possible. However, the expertise of the coast guard should be retained to establish standards and monitor performance by commercial operators.

We are largely unfamiliar with the specifics of the services the coast guard provides and what costs are involved. This is because we as shippers generally do not access these services directly, but access them only indirectly through services we buy—for example, marine freight.

As shippers we are prepared in principle to pay for those services we use, directly or indirectly, but we do suggest that to the greatest extent possible we as commercial organizations should be paying only for those services we use and not cross-subsidizing other participants who use the same services.

On ports policy, where it is possible for certain ports in Canada, identified here as primarily commercially oriented ports, to exist as commercial undertakings, those ports should be granted autonomy from government jurisdiction and allowed to

Passons maintenant aux recommandations précises touchant tout d'abord le pilotage. Nous sommes en faveur de la suppression de tous vestiges de monopole dus aux lois et aux règlements apportés par le gouvernement. Les permis de pilotage et le nombre de pilotes doivent être soumis au jeu des forces du marché, les entreprises commerciales ou les particuliers devant pouvoir se faire concurrence pour fournir ces services.

Il devrait être possible d'établir et de faire appliquer des critères de compétence que les sociétés commerciales seraient tenues de respecter. La connaissance des eaux en question, la formation et l'expérience doivent être des critères fondamentaux devant permettre aux capitaines de navires d'être agréés comme pilotes dans les eaux et les conditions précisées.

La facturation des services de pilotage devrait être soumise à la concurrence. Il conviendrait d'autoriser les armateurs à négocier directement avec les pilotes agréés exerçant leur activité lorsqu'il s'agit d'utiliser les services de ces derniers. Nous ne voulons pas dire par là que les pilotes agréés ne devraient pas être libres de créer leur propre société ou leur propre association, mais simplement que le monopole actuel ne peut pas perdurer.

Les différents paliers d'administration doivent être supprimés ou réduits dans toute la mesure du possible. Ainsi, à partir du moment où l'on peut commercialiser les services de pilotage, pourquoi ne pas supprimer complètement les administrations régionales de pilotage?

Pour ce qui est de la Garde côtière canadienne, il faudrait dans toute la mesure du possible commercialiser ses services d'exploitation. Il conviendrait toutefois de continuer à tirer parti des compétences de la Garde côtière en ce qui a trait à l'établissement des normes et au contrôle des activités des exploitants commerciaux.

Nous ne sommes pas très au courant des services précis que fournit la Garde côtière et des coûts qui s'y rattachent. Cela s'explique par le fait que nous ne sommes de manière générale que des expéditeurs et que nous n'avons pas accès directement à ses services, mais uniquement indirectement lorsque nous les achetons, par exemple, du fret maritime.

En tant que société d'expédition maritime, nous sommes disposés sur le plan des principes à payer les services que nous utilisons, soit directement, soit indirectement, mais nous indiquons cependant qu'en tant qu'organisation commerciale, il faut que dans toute la mesure du possible nous n'ayons à payer que les services que nous utilisons sans avoir à subventionner par la même occasion d'autres participants qui utilisent ces mêmes services.

Sur le plan de la politique portuaire, chaque fois qu'un certain port canadien, défini ici comme étant des ports à vocation avant tout commerciale, auront la possibilité d'exister sous forme d'entreprise commerciale, il conviendra que ces ports

[Texte]

operate as separate profit centres. There will of course be ports that, for reasons of national policy, must be supported and managed by the government. However, we do not think this policy should be applied to ports that can exist by being self-sufficient providers of commercial services at market determined prices.

Contingent with this approach, the government should reduce or eliminate the bureaucracy of managing these commercially viable ports. Let revenues remain in the hands of the ports to allow them to develop their transportation infrastructure through commercial application.

On the St. Lawrence Seaway, we are concerned the seaway has been expected to be commercially viable and at the same time operate with revenues based on an unsatisfactory level of fees. Unfortunately, these two objectives are likely mutually exclusive. Opinions written about this issue appear reluctant to accept and resolve this conundrum.

Present fees do not make the Canadian seaway self-sustaining and higher fees may drive away existing users, thus limiting participants, pushing up fixed unit costs, and forcing more users from the seaway market. However, possibly this is what should happen, with the market determining who the users will be. If the continuation of the seaway is deemed to be in the national interest, then perhaps the minimum necessary to maintain the national interest should be supplied from the general tax base.

To resolve this dilemma, we must fall back on our principle of support for the user pay philosophy, with the marketplace determining the level of use. In this instance, the users should pay for the full commercial related cost of the service. The government should not be subsidizing one mode of transportation and letting other competing modes be responsible for their total costs.

We respectfully suggest to the committee that such items of marine infrastructure found to be essential to the national well-being, etc., should continue to be funded from the general tax base. I list them here as navigational aids, items or operations required to ensure initial trade capital, This being said, we strongly support efforts toward greater efficiency and lower-cost operations in these areas.

Thank you.

The Chairman: Thank you, gentlemen, for your submission. You've touched on the terms of reference given to us by the minister, so we do appreciate that effort.

Mr. Guimond, please.

[Traduction]

bénéficient d'une autonomie de la part du gouvernement et soient autorisés à fonctionner comme des centres à but lucratif indépendants. Il y aura bien entendu des ports qui, pour les besoins de la politique nationale, devront être appuyés et administrés par le gouvernement. Nous ne pensons pas toutefois que cette politique doive s'appliquer aux ports qui peuvent vivre en tant que fournisseurs autonomes de services commerciaux à des prix déterminés par le marché.

Dans ce même ordre d'idées, il faut que le gouvernement réduise ou supprime les lourdeurs administratives qu'implique la gestion de ces ports viables d'un point de vue commercial. Il faut que les recettes restent à la disposition des ports pour leur permettre de développer leur infrastructure de transport conformément à leur vocation commerciale.

Au sujet de la Voie maritime du Saint-Laurent, nous sommes préoccupés par le fait que l'on s'attend à ce que la Voie maritime soit viable d'un point de vue commercial tout en lui demandant par la même occasion d'assurer la rentabilité de son exploitation avec des tarifs qui sont insuffisants. Malheureusement, ces deux objectifs s'excluent mutuellement. Les experts qui se sont prononcés sur cette question semblent hésiter à accepter et à résoudre ce dilemme.

Les tarifs actuels ne permettent pas d'assurer l'autonomie financière de la Voie maritime canadienne et l'imposition de tarifs plus élevés risque d'éloigner les utilisateurs actuels, limitant ainsi le nombre de participants, ce qui entraînerait une augmentation des coûts unitaires fixes et pousserait d'autres utilisateurs à se détourner de la Voie maritime. Il est possible toutefois que ce soit là une chose souhaitable, le marché déterminant quels doivent être les utilisateurs. Si le maintien de la Voie maritime est jugé conforme à l'intérêt public, il faudrait peut-être que le minimum nécessaire à la préservation de cet intérêt national soit garanti par les fonds du contribuable.

Pour résoudre ce dilemme, il nous faut nous rabattre sur notre principe qui veut que l'utilisateur soit le payeur, les forces du marché déterminant quel sera le niveau d'utilisation. Dans ce cas, il faut que les utilisateurs paient l'intégralité du coût commercial lié au service. Il ne faut pas que le gouvernement subventionne un mode de transport et laisse les modes de transport concurrents assumer l'intégralité de leurs coûts.

● 1150

Nous soulignons respectueusement au comité la nécessité de continuer à financer grâce aux caisses de l'État des postes de dépenses comme l'infrastructure maritime jugée indispensable à l'intérêt national, etc. Je fais figurer dans cette liste les aides à la navigation et les services ou l'équipement devant permettre de constituer un capital commercial à l'origine. Cela dit, nous sommes tout à fait pour une meilleure efficacité et une exploitation moins coûteuse de ces secteurs.

Je vous remercie.

Le président: Merci, messieurs, de cet exposé. Vous vous êtes situés dans le cadre du mandat qui nous a été confié par le ministre, et nous y sommes sensibles.

Monsieur Guimond, vous avez la parole.

[Text]

M. Guimond: J'aurais un commentaire pour commencer. Vous devinez sans doute que je ne partage nullement vos propos en ce qui a trait au pilotage. De toute façon, mon commentaire ne surprendra aucun de mes collègues, surtout lorsque vous parlez de vestiges d'un contrôle monopolistique. Je ne vous questionnerai pas nécessairement sur le pilotage.

Au niveau des services pour la Voie maritime du Saint-Laurent, si le Comité recommandait au gouvernement d'établir une formule de commercialisation pour la Voie maritime—de toute façon, vous savez que le récent budget de M. Martin prévoit clairement que la Voie maritime devrait être commercialisée—, votre association serait-elle d'accord de payer davantage pour utiliser les services de la Voie maritime du Saint-Laurent?

Mr. Foley: I need to probably answer that as an individual. Let me give you an example of what happens commercially.

I'm a New Brunswick potash producer. Among other places, I sell potash in Indiana and Ohio. I supply that market by loading it at the port of Saint John, putting it on a vessel, discharging it to New Orleans, transferring it to barges and barging it up the U.S. inland waterway to Ohio and Indiana.

When you look at a map, you'd draw the conclusion that the seaway would be the better way to do it. From a cost point of view, a distribution channel over New Orleans is cheaper, so we use that way. There's nothing criminal or wrong about that. It's the marketplace functioning. The cost of coming down the seaway is too high so I use an alternative.

So if the cost of the seaway goes up, it would personally not affect me. But even if I was using it and it drove me out of the market, the marketplace is functioning. I would go off and use an alternative means. That's what I think should happen.

M. Guimond: Cela pourrait donc aller jusqu'à la fermeture, si on pousse les choses à l'extrême? Je comprends très bien. Nous avons visité les installations du port de Saint John, où on manutentionne passablement de potasse qui vient de deux mines. Autrement dit, si je pousse votre argument à l'extrême, cela pourrait aller carrément jusqu'à la fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent. Quant à vous, vous n'êtes pas affectés, car vous utilisez le Mississippi.

Mr. Foley: It certainly could, but the seaway is there for users of the seaway to price those services and use it if it's cost-effective, as in some cases it will be. I have used the seaway in the past, but I'm not using it now.

There are other potash producers from Saskatchewan who I know are using the seaway today. They would probably have to look at their own internal cost structure to answer whether or not it would drive them out of that market. I suspect it would not do that.

[Translation]

Mr. Guimond: I would like to start with a comment. You must have guessed that I absolutely don't agree with your statements on pilotage. Anyway, my commentary won't be a surprise to any of my colleagues, mostly when you talk about vestiges of monopoly control. I won't necessarily question you on pilotage.

About St. Lawrence Seaway services, if the committee would recommend to the government to establish a commercialization formula for the Seaway—you know anyway that Mr. Martin's recent budget clearly says that the Seaway should be commercialized—, would your association agree to pay more for the use of St. Lawrence Seaway services?

M. Foley: Il me faudra probablement vous donner une réponse personnelle. Laissez-moi vous donner un exemple de ce qui se passe d'un point de vue commercial.

Je suis un producteur de potasse du Nouveau-Brunswick. Entre autres, je vends de la potasse en Indiana et en Ohio. J'approvisionne ce marché en passant par le port de Saint John, en chargeant la potasse sur un navire et en la déchargeant à la Nouvelle-Orléans pour la transborder ensuite sur des barges et l'acheminer par voie d'eau à l'intérieur des États-Unis jusqu'à l'Ohio et l'Indiana.

En regardant la carte, vous pourriez conclure que le meilleur trajet serait celui qui passe par la Voie maritime. Du point de vue des coûts, toutefois, l'acheminement par la Nouvelle-Orléans est meilleur marché, et c'est donc le moyen que nous utilisons. Il n'y a rien de répréhensible ni de mal à agir ainsi. C'est le marché qui dicte sa loi. Le coût du transport par la Voie maritime est trop élevé et je choisis donc une autre solution.

Donc, si le coût de la Voie augmente, ça ne me touchera pas personnellement. Mais même si j'empruntais cette voie et si cela devait m'obliger à me retirer du marché, la loi du marché continuerait à fonctionner. Je me retirerais et je trouverais une autre solution. C'est comme cela, à mon avis, que les choses doivent se passer.

Mr. Guimond: So, we could even close the Seaway, if we go to an extreme solution? I understand you very well. We visited the facilities of the port of Saint John, where they handle a lot of potash from two mines. In other words, if we push your argument to its extreme consequences, it could mean we should simply close the St. Lawrence Seaway. In your case, you are not affected, for you use the Mississippi.

M. Foley: Ce serait certainement une possibilité, mais la Voie maritime doit être à la disposition des utilisateurs qui attachent un prix à ses services et qui vont l'utiliser si elle est rentable, ce qui va se passer dans certains cas. J'ai déjà utilisé la Voie maritime par le passé, mais je ne l'utilise plus à l'heure actuelle.

Je sais qu'il y a d'autres producteurs de potasse en Saskatchewan qui passent à l'heure actuelle par la Voie maritime. Il leur faudra probablement se pencher sur leur propre structure de coûts internes pour voir s'ils doivent ou non renoncer désormais à emprunter cette voie. J'imagine que ce ne sera pas le cas.

[Texte]

Commodities are different. Potash is one example. Speaking generally, the demand for fertilizer or potash is probably not elastic with respect to seaway tolls. You could increase seaway tolls and it would probably not change the distribution patterns for our industry.

I recognize that doesn't apply to all industries. Other industries are more sensitive to those costs. But we're sitting here wondering whether we should be subsidizing the seaway so it can compete with the railway companies, which don't receive subsidies. We're saying, as a general principle, that should not happen.

• 1155

Mr. Larson: Perhaps Mr. Rozum, who is a seaway user, might want to make comment on that.

Mr. Walter Rozum (Transportation, Manager, Nutrite Inc.; Canadian Fertilizer Institute): As a company, we import into the seaway system, and the cost structure is established by the vessel operators we buy the freight from. We're competing in this market with the Canadian market too.

The seaway, in certain cases, will work out, depending on the components that make some of the fertilizers. Somebody mentioned earlier that the Canadian dollar is a factor, and natural gas is a different factor. So there's more than just the cost of freight involved in closing the seaway.

Mr. Guimond: My last question, Mr. Chairman.

Pour la majorité des membres de l'Institut canadien des engrais, ce sont des biens pour lesquels le facteur temps n'est pas nécessairement déterminant. Je me suis fait expliquer par les usagers du Mississippi, qui utilisent des barges poussées, que cela pourrait prendre du temps. Autrement dit, on doit planifier ses envois en conséquences. Les arrivages de potasse doivent être planifiés de manière à ce que vos clients puissent les utiliser quand ils en ont besoin. Autrement dit, le facteur temps ou la rapidité d'expédition n'est pas déterminant. Je peux m'expliquer pourquoi des utilisateurs peuvent très bien utiliser le Mississippi et ne pas utiliser la Voie maritime du Saint-Laurent, ce qui leur ferait économiser du temps.

Je donne cet exemple car, à l'Île-du-Prince-Édouard, des producteurs de pommes de terre nous ont fait des représentations. Ils disaient que cela était expédié par camions parce qu'on ne pouvait mettre une charge de pommes de terre sur un bateau et attendre deux mois avant qu'elle arrive à destination. Ce sont des produits qui se détériorent, contrairement à vos engrais. Vous comprenez?

Mr. Larson: Yes, I think I do. There isn't a tremendous spoilage factor for fertilizers as there is for foodstuffs, but time is an important factor. As I am sure you're aware, we're getting very close to spring planting period and need to have the domestic fertilizers in place at this time. One of the considerations with the seaway would be related to when the ice comes off and they're able to move vessels in. Those importers based further down the seaway in Hamilton need to have the fertilizers in position for spring.

[Traduction]

Chaque marchandise est différente. La potasse n'est qu'un exemple en particulier. De manière générale, la demande d'engrais ou de potasse n'est probablement pas élastique par rapport aux droits de péage de la voie maritime. On pourrait augmenter ces droits de péage sans que ça change probablement les réseaux de distribution de notre pays.

Je reconnais que ça ne s'applique pas à tous les secteurs industriels. D'autres secteurs sont plus sensibles à ce genre de coûts. Toutefois, nous sommes ici à nous demander s'il nous faut subventionner la Voie maritime pour qu'elle puisse concurrencer les sociétés de chemins de fer, qui ne bénéficient pas de subventions. Nous disons, sur le plan des principes, qu'il ne doit pas en être ainsi.

M. Larson: M. Rozum, qui est un usager de la Voie maritime, pourrait peut-être faire un commentaire.

M. Walter Rozum (directeur des transports, Nutrite Inc., Institut canadien des engrais): Notre entreprise importe des marchandises en passant par la Voie maritime et la structure des tarifs est établie par les compagnies maritimes exploitant les navires qui nous font le fret. Nous concurrençons aussi dans ce secteur le marché canadien.

Dans certains cas, la Voie maritime a des avantages, selon la composition des engrais. Quelqu'un a dit un peu plus tôt aujourd'hui que le dollar canadien jouait un rôle, et le gaz naturel joue lui aussi un rôle. La fermeture de la Voie maritime ne dépend donc pas uniquement du coût du fret.

M. Guimond: Une dernière question, monsieur le président.

For the majority of the Canadian Fertilizer Institute members, the time factor is not necessarily determining for their commodities. The Mississippi users, who send their product on pushed barges, have explained to me it could take time. In other words, they have to plan their shippings consequently. Potash shippings must be planned so as to be used by your clients when they need them. In other words, the time factor or the quickness of the shipping are not determining. I can explain why the users are free to use the Mississippi and not the Saint-Lawrence Seaway, which could make them save time.

I am giving this example because on Prince Edward Island some potatoes producers made representations to us. They said the potatoes were sent by trucks because they could not put a shipment of potatoes on a boat and wait for two months till it arrives. These products deteriorate, they're not like your fertilizers. You understand?

M. Larson: Oui, je pense. La détérioration n'est pas aussi grande pour les engrais qu'elle ne l'est pour les produits alimentaires, mais le temps reste un élément important. Je suis sûr que vous n'ignorez pas que nous approchons de la saison des semailles de printemps et qu'il faut que les engrais utilisés dans le pays soient sur place au bon moment. L'un des facteurs qui intervient dans la Voie maritime, c'est le moment où la Voie n'est plus prise par les glaces et où les navires peuvent se déplacer. Les importateurs qui se trouvent plus loin à l'intérieur de la Voie maritime, à Hamilton, ont besoin que ces engrais soient en place au printemps.

[Text]

In terms of our exports, time is very important from the standpoint that the customer sends a ship to the port to load it, and you can't have a million-tonne storage at the port. So everything has to be integrated, including the railway system that delivers the product and the ability of the operations at the port to work with a relatively small inventory and keep these ships loaded without demurrage, which would seriously damage our international competitiveness with customers who have the option of buying their potash from Russia, or any other fertilizer from another source. In that sense time is important, but not because of the spoilage factor, as you were saying.

Mr. Foley: In the fertilizer industry you have the capacity to plan far enough in advance to maybe move materials months ahead of your market. But the fertilizer market is a peaks and valleys market; it's tied to the agricultural season.

Sometimes we have the ability to make shipments in warehouses three or four months in advance of when the season will really break in the springtime. But other times we get phone calls, not from the farmers, but from the retail fertilizer plants that are screaming at us, "where is the damn fertilizer"? Sometimes there is certainly an urgency and a compressed demand for it.

Mr. Hubbard: With the delivery of fertilizers, what actually is the cost per tonne? We hear a lot about loading and unloading, shipping, and so forth. If you're delivering fertilizer, we'll say to Ohio, what does it cost per tonne to ship it from New Brunswick?

Mr. Foley: I wouldn't want to tell you what my price is, actually. Too many of my competitors want to know that.

It varies around the world. We ship material all over the world. The fertilizer industry is a great exporter, not just of potash but of all fertilizers. Speaking specifically about potash, it earns a lot of foreign exchange. Potash is commonly price-determined now by f.o.b. Vancouver price almost as a world leader. That's about \$90 U.S. per metric tonne now, maybe a little more. It varies. Your delivery price obviously will increase then with your transportation costs.

In the potash business the U.S. market is weak and offshore markets are strong. That doesn't necessarily mean you can ignore one market because you build long-term relationships. There is probably a lot of potash delivered to the United States now and sold on the marketplace for \$85 or \$90 a tonne. Other fertilizer ingredients have different prices. You may want to comment on their prices, because some of them are a hell of a lot more expensive.

Mr. Hubbard: Nitrites, of course, are an entirely different business.

[Translation]

Du point de vue de nos exportations, le temps joue un rôle très important étant donné que le client qui envoie un navire au port pour le charger ne peut pas se permettre d'entreposer un million de tonnes de marchandises au port. Donc, tout doit être coordonné, y compris le réseau de chemin de fer qui livre le produit et la possibilité pour les services portuaires d'opérer avec des stocks relativement peu importants et de faire en sorte que ces navires soient chargés sans que soient appliquées des surestaries, qui risqueraient de remettre sérieusement en cause notre compétitivité au plan international lorsque les clients ont le choix d'acheter leur potasse en Russie ou de s'approvisionner en engrais à différentes sources. De ce point de vue, le temps joue un rôle important, mais non en raison de la détérioration du produit que vous avez indiquée.

M. Foley: Dans le secteur des engrais, on a la possibilité de planifier les expéditions suffisamment tôt pour que les marchés soient éventuellement approvisionnés des mois à l'avance. Toutefois, le marché des engrais a des hauts et des bas; il est lié au rythme saisonnier de l'agriculture.

Parfois, nous avons la possibilité d'expédier des marchandises qui sont entreposées trois ou quatre mois à l'avance par rapport à la saison déterminante qui est en fait le printemps. Par contre, il arrive aussi que des gens nous appellent de manière pressante, non pas les agriculteurs, mais les centres de vente d'engrais au détail, pour réclamer à grands cris «ces maudits engrais qui n'arrivent pas». Parfois, il y a une certaine urgence et une demande qui ne sont pas élastiques.

• 1200

M. Hubbard: Pour ce qui est de la livraison des engrais, quel est le coût réel à la tonne? On nous parle beaucoup de frais de chargement et de déchargement, du coût des expéditions, etc. Disons que vous livrez des engrais en Ohio, combien va-t-il vous en coûter à la tonne pour l'expédier du Nouveau-Brunswick?

M. Foley: Je ne tiens pas en fait à vous dire quel est mon prix. J'ai de trop nombreux concurrents qui aimeraient bien le savoir.

C'est variable selon les régions du monde. Nous expédions les marchandises dans le monde entier. Le secteur des engrais est un grand exportateur, non pas simplement de potasse, mais pour l'ensemble des engrais. La potasse, plus précisément, procure un grand nombre de devises. Le prix de la potasse est couramment déterminé à l'heure actuelle franco à bord à Vancouver, un peu comme un produit leader dans le monde. C'est environ 90\$ U.S. la tonne métrique à l'heure actuelle, peut-être un peu plus. Cela varie. Le prix du produit livré va bien entendu augmenter par conséquent avec le coût de transport.

Le marché de la potasse aux États-Unis est déprimé et les marchés outre-mer sont très porteurs. Cela ne veut pas nécessairement dire que l'on peut se détourner d'un marché parce que l'on établit en fait des relations à long terme. Il y a probablement une grande quantité de potasse qui est livrée aux États-Unis à l'heure actuelle et vendue sur le marché à 85\$ ou 90\$ la tonne. D'autres produits du secteur des engrais ont des prix différents. Ces prix pourraient éventuellement vous intéresser parce qu'ils sont dans certains cas considérablement plus élevés.

M. Hubbard: Le nitrate, bien entendu, est une chose totalement différente.

[Texte]

Mr. Foley: Yes.

Mr. Hubbard: With the handling of your materials, are the ports efficient, and do you feel you get a good price in terms of the handling costs at the port of Saint John or at Belledune or wherever it is that you're handling these commodities? Is it comparable with American ports and with those you deal with in Europe?

Mr. Foley: I'll talk about our experience in the port of Saint John. We have a world-class facility down there. We don't have to take a second seat to anybody.

I don't work for a Saskatchewan producer, but I have. I'm familiar, from years ago, with the ports at Vancouver. While they're a little bit long in the tooth right now, I feel they also have provided very excellent service in the past. That's not to say there are not bottlenecks from time to time.

Mr. Hubbard: Not only service, but also your cost is reasonable in terms of other ports within the United States and the world.

Mr. Foley: I'd hate like hell to hear a terminal manager tell me his costs are reasonable, because my job is to negotiate them down. I would say the terminal costs probably aren't restricting us from entering any markets.

Mr. Hubbard: With your general philosophy here, you seem to be reflecting an attitude and a philosophy that if governments are involved in something it's the least acceptable way of doing business. Am I reading into this wrong? It seems that people in business can be so much more efficient than government operations.

I'm reading through, and not all of it but a good part of it is saying to us as a committee that the federal government is a big organization that's in everybody's pockets and on everybody's shoulders and the more we get rid of, the better the whole system is going to operate. Is that a true impression or an actual impression I'm getting from you, or am I looking at it wrongly?

Mr. Larson: First of all, I would just go back to your previous question for one moment on the competitiveness of Canadian ports without applying any absolute comment on that.

There are some issues with regard to the competitiveness of Canadian ports. One of our members, Campotex, has recently announced their intention to look at building their next terminal facility, a million-tonne potash export facility, in the state of Washington rather than doing further expansion in Vancouver.

There are a lot of factors and considerations in that. All issues have to be considered. Competitiveness is work rules; it's cost. If you have customers who need fertilizer loaded at Christmastime and the port of Vancouver doesn't operate between Christmas and New Year's, you have to make some business decisions. Do you not serve that customer or do you find another way to serve them?

[Traduction]

M. Foley: En effet.

M. Hubbard: Lorsqu'ils prennent en charge vos marchandises, est-ce que les ports font preuve d'efficacité et avez-vous l'impression d'obtenir un bon prix en ce qui a trait aux frais de manutention au port de Saint John ou de Belledune et aux autres ports par lesquels vous acheminez vos marchandises? Est-ce que c'est comparable aux ports américains et à ceux que vous fréquentez en Europe?

M. Foley: Je vous ferai part de notre expérience au port de Saint John. Nous avons là des installations de classe mondiale. Nous n'avons peur de personne.

Je ne travaille pas aujourd'hui pour le compte d'un producteur de la Saskatchewan, mais je l'ai déjà fait. J'ai connu, il y a des années, les installations du port de Vancouver. Il est un peu gêné aux entournures à l'heure actuelle, mais j'ai la conviction qu'il a fourni d'excellents services par le passé. Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait pas de goulots d'étranglement à l'occasion.

M. Hubbard: Indépendamment du service, vous dites aussi que vos coûts sont raisonnables par rapport à d'autres ports des États-Unis et du monde entier.

M. Foley: Je déteste qu'un directeur de terminal vienne me dire que ses coûts sont raisonnables, parce que mon travail est de les négocier à la baisse. Je dirais simplement que les coûts des terminaux ne nous empêchent probablement pas d'exercer notre concurrence sur tous les marchés.

M. Hubbard: De manière générale, vous semblez partir du principe qu'à partir du moment où les gouvernements se mêlent de quelque chose, c'est la façon la moins acceptable de faire les choses. Est-ce que mon interprétation est bonne? Il semble que les gens d'affaires soient tellement plus efficaces que les administrations.

Je suis en train de vous lire et tout ce que vous nous dites, du moins une grande partie, consiste à faire comprendre à notre comité que le gouvernement fédéral est une grosse organisation qui prend dans les poches de tout le monde, qui fait peser son fardeau sur tous et que plus nous réussissons à nous en débarrasser, plus nous facilitons l'exploitation de l'ensemble du système. Est-ce que mon impression est bonne, est-ce que c'est bien ça que vous voulez nous dire, ou est-ce que je me trompe?

M. Larson: J'aimerais tout d'abord revenir un instant à votre question précédente concernant la compétitivité des ports canadiens sans faire pour autant un jugement absolu.

Il y a un certain nombre d'enjeux qui vont déterminer la compétitivité des ports canadiens. L'un de nos membres, Campotex, a récemment annoncé son intention de construire sa prochaine installation portuaire, une installation d'exportation de potasse d'un million de tonnes de capacité, dans l'état de Washington plutôt que d'agrandir ses installations de Vancouver.

De nombreux facteurs et de nombreux éléments ont été pris en considération dans cette décision. Tous les éléments doivent être considérés. La compétitivité dépend des conditions de travail, des coûts. Si vous avez des clients qui doivent charger des engrais pendant la période de Noël et si le port de Vancouver ne fonctionne pas entre Noël et le Jour de l'An, vous aurez des décisions commerciales à prendre. Est-ce que vous allez ne pas servir ce client ou trouver d'autres moyens de le servir?

[Text]

[Translation]

• 1205

I'm sorry I can't comment knowledgeably on your second question. Perhaps Bud or Walter would. . .

Mr. Hubbard: Did one person in particular write this brief?

Mr. Foley: I'll answer the question: you can conclude that for yourself. It's not like we're sitting here dumping all over the government. I'm just saying that there are certain things out there that probably can be run better by business. If you let them do it, they'll squeeze the efficiencies out of them.

We're motivated by the bottom line with presidents beating on the head and that type of thing.

The Chairman: Thank you, Charles.

Mr. Foley, Mr. Larson and Mr. Rozum, thank you very much for your presentation to the committee and for answering our questions.

This committee reconvenes on Tuesday at 3:30 p.m. Thank you.

The meeting is adjourned.

Je regrette de ne pas avoir la compétence pour répondre utilement à votre deuxième question. Peut-être Bud ou Walter pourraient. . .

M. Hubbard: Ce mémoire a-t-il été rédigé par une personne en particulier?

M. Foley: Je vais répondre à la question: vous pourrez en tirer les conclusions vous-même. Nous ne voulons pas passer notre temps à déconsidérer le gouvernement. Je dis simplement qu'il y a un certain nombre de choses que le secteur privé serait probablement mieux à même d'accomplir. Si vous le laissez faire, il trouvera le moyen de les rentabiliser.

Nos actions sont dictées par les seuils de rentabilité et nos présidents sont là pour nous le rappeler constamment.

Le président: Merci, Charles.

Merci beaucoup, monsieur Foley, monsieur Larson et monsieur Rozum, d'être intervenu devant notre comité et d'avoir répondu à nos questions.

Notre comité reprendra ses travaux mardi à 15h30. Merci.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Marine Manufacturers Association (CMMA):

Sandy Currie, Executive Director.

From the Great Lakes Pilotage Authority:

Richard Armstrong, Chairman.

From the Canadian Exporters' Association:

James D. Moore, Vice President, Policy;

Ted Zier-Vogle, Vice President, Transportation, Noranda Sales Corporation Ltd.;

Klaus Burhop, Corporate Director, Logistics, Avenor Inc.

From Upper Lakes Group Inc.:

Jack D. Leitch, Director.

From the Canadian Fertilizer Institute:

Bud Foley, POTACAN (Potash Company of Canada Limited);

Walter Rozum, Nutrite;

Roger L. Larson, Managing Director.

TÉMOINS

De «Canadian Marine Manufacturers Association (CMMA)»:

Sandy Currie, directeur général.

De l'Administration de pilotage des Grands Lacs:

Richard Armstrong, président.

De l'Association des exportateurs canadiens:

James D. Moore, vice-président, Politiques;

Ted Zier-Vogle, vice-président, Transportation, «Noranda Sales Corporation Ltd.»;

Klaus Burhop, directeur général, Logistique, «Avenor Inc.».

De «Upper Lakes Group Inc.»:

Jack D. Leitch, directeur.

De l'Institut canadien des engrais:

Bud Foley, POTACAN («Potash Company of Canada Limited»);

Walter Rozum, «Nutrite»;

Roger L. Larson, directeur général.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

